

TEST GENERALES (2)

1. Indique la correcta. A mayor densidad:
 - a) Mayor sustentación.
 - b) Mayor resistencia.
 - c) Menor resistencia.
 - d) A y B son correctas.

2. Una pista con una pendiente del 5% quiere decir que:
 - a) Que la pista tiene un ángulo de inclinación del 5%.
 - b) Que por cada 100 unidades de longitud, la altura de la pista ha variado 5.
 - c) Que entre un extremo de la pista y otro, la altura de la pista ha variado 5 metros.
 - d) Una pista nunca puede tener pendiente.

3. Estamos volando en una zona de bajas presiones, así que:
 - a) El altímetro indica que vamos a una altura superior a la verdadera.
 - b) El altímetro indica que vamos a una altura inferior a la verdadera.
 - c) El altímetro marca la altura real a la que vamos.
 - d) La lectura del altímetro será la misma que en zona de altas presiones.

4. Indique la correcta. Cuanto mayor es el peso de un ULM:
 - a) Mayor velocidad de aterrizaje.
 - b) Mayor velocidad de despegue.
 - c) Mayor capacidad de maniobra.
 - d) Mayor ángulo de ascenso.

5. ¿Cuál de las siguientes situaciones será más favorable para el despegue?
 - a) Pista con pendiente negativa y viento en cara.
 - b) Pista con pendiente positiva y viento en cola.
 - c) Pista con pendiente negativa y viento en cola.
 - d) Pista con pendiente positiva y viento en cara.

6. ¿Cuál es aproximadamente la carga alar de un ULM de 300kg y una superficie alar de 15m²?
 - a) 15 kg/m².
 - b) 20 kg/m².
 - c) 300 kg.
 - d) 25 kg/m².

7. Vamos a despegar de una pista en la que poco antes ha despegado un avión grande:
 - a) Tenemos que esperar, al menos, 20 minutos desde que el avión grande se fue al aire.
 - b) Tenemos que irnos al aire antes del punto en el que lo hizo el otro avión.
 - c) Tenemos que irnos al aire en el punto exacto en el que despegó la otra aeronave.
 - d) Nos tenemos que ir al aire después del punto en que despegó la otra aeronave.

8. Estamos en senda de aproximación y en la pista en uso acaba de despegar un avión grande. ¿Cómo procederemos?
 - a) Daremos otra vuelta al circuito de tráfico para asegurarnos de que las turbulencias han desaparecido.
 - b) Aterrizaremos después del punto en que el otro avión se fue al aire.
 - c) Aterrizaremos sin flaps para evitar que las turbulencias generen daños estructurales en ellos.
 - d) Aterrizaremos antes del punto en que el otro avión se fue al aire.

TEST GENERALES (2)

9. El centro de gravedad de la aeronave:
- Coincide siempre con el centro de presiones.
 - Es más peligroso para las actuaciones si se encuentra adelantado.
 - Es más peligroso para las actuaciones si se encuentra retrasado.
 - Es siempre fijo.
10. Si tenemos que atravesar una zona montañosa en la que el viento viene perpendicularmente a ésta, ¿cuál puede ser la mejor opción?
- Bordeando la montaña por la zona de sotavento.
 - No atravesándola bajo ningún concepto.
 - Bordeando la montaña por la zona de barlovento.
 - Atravesándolas con altura suficiente para no encontrarnos con turbulencias.
11. Llamamos amplitud de onda a:
- La distancia entre la cresta de la onda y su punto medio.
 - El número de veces que se repite una onda por segundo.
 - La distancia que tiene una onda completa.
 - La velocidad a la que se propaga cada una de las ondas.
12. ¿Cuál es el dispositivo que se utiliza en comunicaciones para eliminar los ruidos parásitos de la radio?
- Squawk.
 - Squelch.
 - Filtro de frecuencia.
 - Sintonizador.
13. La banda de frecuencias asignada al Servicio Móvil Aeronáutico es:
- 110.000 – 136.975
 - 136.000 – 154.950
 - 118.000 – 136.975
 - 118.000 – 154.975
14. ¿Cómo tendríamos que comunicar la frecuencia 127,050 MHz correctamente?
- Ciento veintisiete como cero cincuenta.
 - Uno dos siete coma cero cinco.
 - Ciento veintisiete coma cero cinco cero.
 - Uno dos siete coma cero cincuenta.
15. En una prueba de radio, ¿cuál de las siguientes transmisiones quiere decir que ésta es totalmente legible?
- Legibilidad cinco.
 - Legibilidad uno.
 - Legibilidad total.
 - Legibilidad tres.
16. ¿De qué forma podemos aumentar el alcance de las ondas VHF?
- Disminuyendo la altura de la torre emisora.
 - Disminuyendo el nivel de vuelo.
 - Con el squelch.
 - Aumentando la altitud de la aeronave.

TEST GENERALES (2)

17. Mientras mantenemos contacto por radio sufrimos una emergencia. ¿Cómo lo comunicaremos?
- Pasaremos inmediatamente a la frecuencia 121,5 MHz y repetiremos tres veces la palabra MAYDAY.
 - Lo haremos en la misma frecuencia en las que tenemos contacto.
 - Es preferible cortar la comunicación para atender la emergencia.
 - Pondremos el código de emergencias en el transpondedor.
18. ¿Cómo deletrearía la palabra ALTITUD según el alfabeto internacional de radiocomunicaciones?
- Alfa, Limón, Tanto, India, Tango, Uniform, Delta.
 - Alba, Lima, Tango, India, Tango, Uniform, Delta.
 - Alfa, Lima, Tango, India, Tango, Uniform, Delta.
 - Alfa, Limón, Tango, Indio, Tango, Uniform, Delta.
19. ¿Qué nos están pidiendo si nos dicen que colacionemos?
- Que repitamos el mensaje que acabamos de recibir.
 - Que repitamos el mensaje que les acabamos de enviar.
 - Que concluyamos nuestra comunicación.
 - Que identifiquemos nuestra aeronave.
20. ¿Qué significa el código QMS?
- Es el rumbo verdadero hacia la emisora.
 - Es el rumbo magnético hacia la emisora.
 - Es la línea imaginaria perpendicular al eje de la pista.
 - Es la prolongación del eje de pista.
21. Cuando tenemos hélices de paso variable, ¿cuál será mejor para despegues?
- Será indiferente, pues el paso no afecta a la potencia.
 - Paso corto.
 - Paso largo.
 - La posición en bandera será óptima para los despegues.
22. ¿Cuál es la causa de que al aplicar calor al carburador la mezcla se enriquezca?
- Que el aire caliente es más denso.
 - Que el aire caliente es menos denso.
 - Que deja entrar más aire.
 - Que también calienta el combustible y lo hace más fluido.
23. La mezcla de aire y combustible en el motor se realiza en:
- El cilindro.
 - La válvula de admisión.
 - El carburador.
 - El depósito de combustible seleccionado con la válvula.
24. En un motor de cuatro tiempos, tenemos mezcla pobre cuando:
- El combustible que estamos usando es de mala calidad.
 - La mezcla con la que estamos operando está por debajo del valor de la mezcla estequiométrica.
 - La mezcla con la que estamos operando está por encima del valor de la mezcla estequiométrica.
 - El combustible no tiene los octanos suficientes.

TEST GENERALES (2)

25. Una relación de mezcla de 16:1 en un motor de cuatro tiempos significa que:
- El motor tendrá mejor rendimiento que con la mezcla estequiométrica.
 - Que llevamos la mezcla estequiométrica.
 - Que llevamos mezcla rica.
 - Que llevamos mezcla pobre.
26. Nuestro anemómetro marca las siguientes velocidades: V_{s0} 55; V_{s1} 65; V_{fe} 100; V_{no} 150; V_{ne} 180. ¿A cuál de las siguientes velocidades sólo podremos volar si usamos flaps?
- 59.
 - 78.
 - 120.
 - 151.
27. La velocidad V_{fe} de nuestro anemómetro marca:
- La velocidad mínima sin flaps.
 - La velocidad máxima con flaps.
 - La velocidad normal de operación.
 - La velocidad mínima con flaps.
28. La válvula selectora de combustible nos permite:
- Seleccionar el depósito del que queremos obtener el combustible.
 - Activar o desactivar la bomba de combustible.
 - Ajustar la mezcla de aire y combustible.
 - Seleccionar la cantidad de combustible que queremos extraer.
29. ¿Cuándo se produce una detonación?
- Cuando el combustible explota después de lo debido en el cilindro.
 - Cuando el combustible explota de forma instantánea, perdiendo su valor progresivo.
 - Cuando se producen varias explosiones a la vez dentro del cilindro que con demasiada frecuencia causa daños en el motor.
 - Ninguna de las anteriores es correcta.
30. La válvula selectora de combustible siempre la tendremos que poner en el depósito que esté más vacío:
- Verdadero.
 - Falso.
31. Durante un descenso, la mezcla de aire y combustible:
- Debemos empobrecerla poco a poco.
 - Debemos enriquecerla poco a poco.
 - Debemos dejarla constante.
 - No se verá afectada.
32. Si vamos por encima de la velocidad V_{ne} marcada en nuestro anemómetro:
- Debemos llevar flaps extendidos.
 - Debemos llevar un mínimo calado de flaps.
 - Se pueden producir fallos estructurales en nuestra aeronave.
 - Iremos a la velocidad normal de operación.

TEST GENERALES (2)

33. ¿Cómo afectará a la lectura del altímetro un día con temperaturas muy frías?
- La temperatura no afecta al altímetro.
 - Indicará una altura mayor a la que va el avión.
 - Indicará una altura menor de lo que va el avión.
 - Presentará errores debido a la formación de hielo en las tomas medidoras de presión.
34. ¿Qué es el ángulo diedro?
- Es el formado entre el 25% de la cuerda y el eje lateral del avión.
 - Es el que se forma entre el borde de ataque y el viento relativo.
 - Es el formado entre el plano horizontal a la aeronave y el plano de las alas.
 - Es el formado por la pala de la hélice y la dirección del viento relativo.
35. ¿Cuál de las siguientes características de un ala sirve para evitar que entre en pérdida de forma repentina en toda su superficie?
- La torsión.
 - El ángulo diedro.
 - El ángulo flecha.
 - Todas son correctas.
36. ¿Qué información nos da un anemómetro?
- El régimen de ascensos y descensos de la aeronave.
 - La velocidad indicada.
 - La velocidad corregida por todos los errores.
 - La altitud a la que vamos.
37. ¿Cómo sabremos si en un viraje estamos provocando un resbale?
- Cuando el bastón se desplaza hacia el lado contrario al que viramos.
 - Cuando la bola se queda centrada en el instrumento.
 - Cuando la bola se desplaza hacia el lado contrario que el bastón.
 - Cuando la bola se desplaza hacia el mismo lugar que el bastón.
38. Indique la correcta. La tasa de viraje de una aeronave:
- Es el grado de inclinación del mismo.
 - Es la velocidad a la que se efectúa el viraje.
 - Es la relación entre la velocidad y el grado de inclinación en que éste se realiza.
 - Es el número de grados que el avión recorre por segundo.
39. Si hablamos de la brújula, ¿qué es la variación o declinación?
- La diferencia en grados entre el Norte geográfico y el magnético.
 - El error causado por campos magnéticos originados en las proximidades del instrumento.
 - El error debido a la inclinación en el viraje.
 - El error causado por las aceleraciones de la aeronave.
40. En cuanto a los instrumentos del motor, la medición y control de la presión incluye:
- El medidor de presión del aceite.
 - El medidor de presión de admisión.
 - El medidor de presión de combustible.
 - Todas son correctas.

TEST GENERALES (2)

41. Llevar un extintor en la aeronave:
- Es obligatorio.
 - Está prohibido.
 - Es recomendable.
 - No está recomendado.
42. Para que un piloto de ULM pueda ser acreditado como jefe de vuelos debe acreditar:
- Un mínimo de 200 horas de vuelo.
 - Un mínimo de 100 horas de vuelo.
 - 100 horas de vuelo como piloto y 50 como instructor.
 - Un mínimo de 100 horas de vuelo como instructor.
43. ¿Cuánto tiempo tenemos para presentarnos al examen práctico después de aprobar el teórico?
- 1 año.
 - 2 años.
 - 18 meses.
 - 3 años.
44. El certificado de examinador requiere un mínimo de horas de vuelo como instructor. ¿Cuántas son?
- 100.
 - 200.
 - 150.
 - 500.
45. Van a hacer dos años desde que obtuvimos nuestra habilitación de radiofonista (RTC). ¿Qué debemos hacer?
- Revalidarla, acreditando experiencia en comunicaciones en los doce meses anteriores a la solicitud.
 - Renovarla, acreditado experiencia en comunicaciones en los doce meses anteriores a la solicitud.
 - Revalidarla, realizando una prueba de comunicación por radio.
 - Nada, puesto que esta habilitación tiene una validez indefinida.
46. Un piloto con habilitación de instructor de helicópteros, ¿es también instructor de multieje de ala fija?
- Sí, puesto que esta habilitación se expide para todo tipo de ultraligeros.
 - No. Tendría que volver a pasar por todo el proceso mediante el cual consiguió la habilitación de instructor de helicópteros.
 - No. Para ello debe tener la habilitación de multieje de ala fija y acreditar un mínimo de 200 horas de vuelo en ese tipo de ultraligero.
 - No. Solo está permitido ser instructor de un tipo de ultraligero al mismo tiempo.
47. ¿Cuál es el factor de carga límite que debe tener como mínimo un ULM según la ley?
- +3 y -2.
 - +4'5 y -3.
 - +3 y -3.
 - +2 y -3.

TEST GENERALES (2)

48. ¿Cuándo se renueva la habilitación de instructor?
- Cada dos años.
 - No hay que renovarla porque tiene validez indefinida.
 - Cuando haya caducado.
 - Una vez al año.
49. ¿Qué documento define las características de una aeronave y expresa la calificación que merece para su utilización?
- El manual de usuario.
 - El libro de procedimientos.
 - Las instrucciones de mantenimiento.
 - El certificado de aeronavegabilidad.
50. ¿Cuál es la masa máxima autorizada al despegue para un ULM terrestre?
- 450 kg para un monoplaza.
 - 300 kg para un biplaza.
 - 450 kg para un biplaza.
 - 300 kg tanto para monoplaza como para biplaza.
51. ¿Se puede revalidar o renovar una habilitación con el certificado médico caducado?
- Se puede revalidar pero no renovar.
 - Se puede renovar pero no revalidar.
 - Se puede renovar y revalidar, aunque tendremos que tenerlo en vigor para cuando realicemos un vuelo.
 - Tanto para revalidar como para renovar tenemos que tenerlo en vigor.
52. Indique la afirmación correcta:
- Los planeadores cederán el paso a las aeronaves propulsadas mecánicamente.
 - En aproximación final, la aeronave que esté más baja tendrá preferencia sobre las que estén más altas.
 - Cuando dos aeronaves se encuentren de frente, ambas realizarán un viraje a la izquierda.
 - Las aeronaves en tramo final cederán el paso a las que estén en base.
53. ¿Podremos llevar a cabo un vuelo VFR por el área LER71: FL100/2000 ft AGL?
- No, nunca.
 - Sí, puesto que el límite superior de un ULM es de 1.000 ft.
 - No, puesto que se trata de una zona restringida.
 - Sí, siempre que tengamos autorización previa.
54. El límite superior de la zona LED131: FL145/GND es 1.450 ft:
- Falso.
 - Verdadero.
55. Además del mínimo de horas, para obtener la licencia el alumno piloto deberá hacer un vuelo de travesía que dure al menos:
- 90 minutos.
 - 30 minutos.
 - Una hora.
 - Dos horas.

TEST GENERALES (2)

56. En un área de señales, una flecha hacia la derecha de color llamativo indica:
- La dirección que debe seguir la aeronave para aterrizar o despegar.
 - Que los virajes deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.
 - Que el viento es totalmente cruzado.
 - La dirección de la que viene el viento.
57. El tipo de hipoxia producido por la incapacidad de la sangre de transportar suficiente oxígeno es la hipoxia:
- Anémica.
 - Hipóxica.
 - Histotóxica.
 - Isquémica.
58. ¿Cuánto será nuestro tiempo útil de conciencia si volamos a 25.000 ft?
- De 3 a 5 minutos.
 - De 5 a 10 minutos.
 - De 15 a 20 segundos.
 - 30 minutos o más.
59. Si alguien presenta síntomas de hipoxia en vuelo, ¿a qué altitud deberemos descender?
- Por debajo de 20.000ft.
 - Por debajo de 1.000ft.
 - Por debajo de 10.000m.
 - Por debajo de 10.000ft.
60. ¿Se pueden realizar pruebas para aprender a reconocer los síntomas de la hipoxia?
- No es recomendable en ningún caso.
 - Los intentos realizados han demostrado que no es posible aprender a reconocer los síntomas.
 - Podría ser recomendable hacerlo en un simulador de altitud.
 - A y B son correctas.
61. Aunque hay muchas causas por las que se puede dar hiperventilación, ¿cuál es la principal en vuelo?
- El estrés.
 - Las altas temperaturas.
 - La hipoxia.
 - El miedo.
62. Un día con atmósfera estándar estamos en un campo a 13°C. Ascendemos 2.000'. ¿Qué temperatura aproximada habrá a esa altitud?
- 17°C.
 - 7°C.
 - 11°C.
 - 9°C.
63. En un mapa, las isotermas:
- Unen puntos con la misma temperatura.
 - Delimitan zonas con la misma temperatura.
 - Unen puntos con la misma presión.
 - Delimitan zonas con la misma densidad.

TEST GENERALES (2)

64. Un centro de presión rodeado de isobaras de valor decreciente es:
- Un anticiclón.
 - Una depresión.
 - Una borrasca.
 - Un ciclón.
65. ¿Cuál de los siguientes fenómenos utiliza el altímetro para medir la altitud?
- Que la temperatura disminuye con la altura.
 - Que la densidad disminuye con la altura.
 - Que la presión disminuye con la altura.
 - Que la humedad disminuye con la altura.
66. Si en un mapa vemos que las isobaras están muy juntas, ¿qué significa?
- Que el viento no es muy fuerte.
 - Que el viento es muy fuerte.
 - Que el gradiente horizontal de presión es grande.
 - B y C son correctas.
67. ¿Cuál de las siguientes puede ser una definición de gradiente de viento?
- El cambio de velocidad o dirección del viento en el espacio.
 - El cambio de presión del aire en el espacio.
 - La velocidad horizontal que lleva un viento constante.
 - La velocidad horizontal o vertical que lleva un viento constante.
68. Una capa de viento con una dirección está sobre otra capa con una dirección diferente. En la zona en la que se encuentran, ¿qué puede ocurrir?
- Que se produzcan turbulencias.
 - Que se produzca cizalladura.
 - Que se produzca turbulencia orográfica.
 - A y B son correctas.
69. ¿Cómo se denomina el máximo valor de intensidad del viento cuando no es constante?
- Turbulencia de aire claro.
 - Ráfaga o racha.
 - Cizalladura.
 - Gradiente de viento.
70. Las nubes formadas por convección suelen ser:
- Estratos.
 - Cúmulos o de desarrollo vertical.
 - Estratocúmulos.
 - Nimbostratos.
71. Durante el paso de un frente frío, ¿qué ocurre con la presión?
- La presión dependerá de otros fenómenos.
 - Baja.
 - Se mantiene.
 - Desciende.

TEST GENERALES (2)

72. ¿En qué fase de una tormenta aparecen las descargas eléctricas, rayos y truenos?
- En la etapa de madurez.
 - En la etapa de crecimiento.
 - En la etapa de disipación.
 - En la etapa de debilitamiento.
73. El cielo está 'Scattered'. ¿Cuántas octas tiene cubiertas de nubes?
- De 5 a 7.
 - De 1 a 2.
 - De 3 a 4.
 - 8.
74. En un aeródromo en el que hay una humedad relativa alta y la temperatura ambiente es muy cercana a la del punto de rocío, ¿qué falta para que sea muy probable la formación de niebla?
- Viento en calma o muy suave.
 - Inestabilidad de la atmósfera en las cercanías del suelo.
 - Baja altitud de densidad.
 - Viento con gran intensidad.
75. "LEZL 230800Z 2309/2409 04005KT CAVOK TX24/2315Z TN07/2407Z". ¿Cuál de las siguientes afirmaciones sobre este pronóstico es correcta?
- El viento va hacia 40º a 5 nudos.
 - La temperatura mínima es de 9º C.
 - La temperatura máxima es de 23º C.
 - La visibilidad es de 10 km o más.
76. En una tormenta, por encima de la isoterma de 0º, ¿qué ocurre?
- Se dan fuertes corrientes ascendentes.
 - Se forma granizo o nieve.
 - Las corrientes ascendentes empiezan a desaparecer.
 - A y B son correctas.
77. Si tenemos viento cruzado en despegue:
- Intentaremos utilizar la pista adecuada más larga.
 - Despegaremos a menor velocidad.
 - No despegaremos si tenemos viento cruzado.
 - Utilizaremos poca potencia para despegar.
78. Si tenemos un rumbo magnético de 220º, con una desviación de 3ºE y una declinación de 5ºE, nuestro rumbo verdadero es de:
- 222º
 - 225º
 - 228º
 - 212º

TEST GENERALES (2)

79. ¿En qué circunstancias puede un vuelo VFR entrar en espacio aéreo clase A?
- Nunca.
 - Siempre que realice un plan de vuelo previamente.
 - Siempre que tenga autorización.
 - B y C son correctas.
80. De las siguientes características que puede tener una carta aeronáutica, indique cuál es la considerada como una de las más importante:
- Equidistancia.
 - Equivalencia.
 - Conformidad.
 - Todas son correctas.
81. ¿Qué nos permiten determinar las líneas isógonas dibujadas en las cartas de navegación?
- Los puntos que tienen la misma declinación magnética.
 - Los puntos que tienen idéntica variación magnética.
 - Los puntos que tienen idéntica desviación magnética.
 - A y B son correctas.
82. Si a la hora de diseñar nuestra ruta de vuelo lo hacemos tomando como referencia puntos significativos del terreno que podamos identificar fácilmente desde el aire, estaremos realizando una navegación:
- A estima.
 - Observada.
 - Radio-eléctrica.
 - Ninguna de las anteriores.
83. El aeropuerto de Barcelona tiene dos pistas 07/25 y una pista 02/20. Con un viento de 040º a 15kt, ¿qué pista debemos utilizar?
- La 07.
 - La 25.
 - La 02.
 - La 20.
84. La hora prevista de llegada se representa con las siglas:
- HR.
 - HN.
 - HJ.
 - ETA.
85. Indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:
- Los globos deben ceder el paso a los planeadores.
 - Los planeadores deben ceder el paso a los dirigibles.
 - Los planeadores deben ceder el paso a las aeronaves propulsadas mecánicamente.
 - Las aeronaves propulsadas mecánicamente deben ceder el paso a dirigibles, planeadores y globos.

TEST GENERALES (2)

86. Nos encontramos en el aeropuerto de Málaga a las 06:00Z a 3 de febrero. ¿Qué hora local tenemos?
- 07:00h.
 - 05:00h.
 - 08:00h.
 - 04:00h.
87. El punto de transición de un perfil aerodinámico:
- Se encuentra siempre fijo en el mismo punto del extradós.
 - Se mueve hacia delante o hacia atrás según la velocidad.
 - Se mueve hacia delante o hacia atrás según el ángulo de ataque.
 - Es lo mismo que el centro aerodinámico o de presiones.
88. ¿Cuál es la principal razón de que los aviones vuelen mejor en invierno?
- Que las altas temperaturas influyen negativamente en el funcionamiento del motor.
 - Que cuanto más frío la densidad del aire es menor y esto mejora la sustentación.
 - Que cuanto más frío la densidad del aire es mayor y eso mejora la sustentación.
 - Que con aire caliente la resistencia inducida aumenta.
89. Si aumentamos la velocidad de nuestra aeronave:
- Tenemos mayor posibilidad de entrar en pérdida.
 - La resistencia parásita disminuye.
 - No influirá en la sustentación.
 - La resistencia inducida disminuye.
90. Indique la correcta. Los flaps:
- Aumentan la carrera de despegue debido a que generan mayor resistencia inducida.
 - Son mandos primarios que nos ayudan a generar una mayor sustentación en las alas.
 - Nos permiten despegar a una menor velocidad que si no los usáramos.
 - Pueden utilizarse a cualquier velocidad, incluso a la de crucero.
91. Con un factor de carga igual a 1G:
- La sustentación es igual al peso.
 - El piloto sentirá que se queda pegado al asiento.
 - El avión está soportando el doble de su peso.
 - A y B son correctas.
92. El factor de carga será positivo siempre que:
- La fuerza se aplique hacia abajo.
 - Se duplique, en maniobras como el viraje.
 - La fuerza se aplique hacia arriba.
 - No sea peligroso para la estructura del avión.
93. ¿A qué llamamos el techo de vuelo de la aeronave?
- A la altura máxima permitida por ley para cada tipo de avión.
 - A la altura a la que la densidad del aire ya no es suficiente para mantener la sustentación.
 - A la máxima altura a la que el fabricante una aeronave recomienda ascender.
 - A la altura a la que una aeronave debería ir durante el vuelo de crucero.

TEST GENERALES (2)

94. ¿Cuál de los siguientes síntomas indicaría que estamos entrando en pérdida?
- Un aumento repentino de la velocidad de la aeronave.
 - La pérdida de efectividad de los controles de vuelo.
 - El avión deja de vibrar y notamos como si estuviese flotando.
 - Todas son correctas.
95. La máxima sustentación se produce:
- Con poco ángulo de ataque y mucha velocidad.
 - En régimen de ascenso constante.
 - Cuando el ángulo de ataque es crítico.
 - A la máxima velocidad de la aeronave.
96. Si entramos en pérdida y aguantamos una guiñada:
- Entraremos en barrena.
 - Será prácticamente imposible de recuperar.
 - No podremos mantener una guiñada si entramos en pérdida.
 - Nos ayudará a no perder demasiada altura.
97. El centro de gravedad:
- Coincide siempre con el centro de presiones.
 - Puede oscilar dentro de unos márgenes sin que sea peligroso.
 - Es preferible que se encuentre detrás del centro de presiones.
 - No podemos hacer nada para controlarlo porque se da en un punto que es fijo.
98. A igualdad de presión, un aumento de la temperatura:
- Hará aumentar la densidad atmosférica.
 - Hará disminuir la densidad atmosférica.
 - Mejorará la sustentación de la aeronave.
 - Generará mayor resistencia.
99. Lo más peligroso de una entrada en pérdida puede ser:
- La recuperación.
 - Que se produzca a poca altura.
 - La posible aparición de pérdidas secundarias.
 - La desorientación a la que se ve sometida el piloto.
100. La velocidad de pérdida de nuestro ULM viene recogida en su Manual de Vuelo. Pero, ¿puede variar a lo largo del vuelo?
- No, se mantendrá constante en cualquier circunstancia.
 - Sí. Puede variar por ejemplo si aumentamos el factor de carga, entre otros factores.
 - Sí, pero dependerá únicamente de las condiciones de densidad en las que volem.
 - No, siempre que estemos en atmósfera estándar.