

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-4

- 1) La calefacción del carburador debe ponerse, en aproximaciones, con tiempo frío:
 - a) Antes de cortar motor.
 - b) Al aterrizar.
 - c) Después de cortar motor.
 - d) Al iniciar el viraje a base.

- 2) La barrena es una maniobra:
 - a) Efectuada en vuelo recto y nivelado.
 - b) Acrobática.
 - c) Que está permitida en los ULM.
 - d) De rotación alrededor de un eje horizontal.

- 3) El propósito de los flaps es el de:
 - a) Permitir al piloto realizar aproximaciones más pronunciadas sin aumentar la velocidad.
 - b) Liberar al piloto de mantener presiones constantes en los controles.
 - c) Mantener una corrección de deriva para controlar el desplazamiento del avión.
 - d) Inyectar succión en la capa límite.

- 4) Un aterrizaje puede considerarse como una situación de pérdida provocada.
 - a) Verdadero.
 - b) Falso.

- 5) No se debe virar a viento en cola nada más despegar y a poca altura, porque:
 - a) Aumenta la velocidad relativa del avión.
 - b) Aumenta el ángulo de ascenso.
 - c) Disminuye la velocidad del avión con respecto a tierra.
 - d) Disminuye la velocidad relativa del avión.

- 6) El procedimiento correcto para recuperar una barrena es:
 - a) Cortar motor, palanca al centro, pie contrario al giro.
 - b) Cortar motor, palanca al centro, pies neutrales.
 - c) Palanca atrás, no cortar motor, pie contrario.
 - d) Cortar motor, palanca atrás, pie contrario al giro.

- 7) ¿Qué debemos hacer para salir de una barrena?
 - a) Nada, el avión se recupera solo.
 - b) Aplicar motor al máximo y tirar fuertemente de la palanca para reducir el régimen de descenso.
 - c) Relajar la palanca de mando para disminuir el ángulo de ataque y aplicar timón contrario al sentido de rotación.
 - d) B pero sin aplicar motor.

- 8) La velocidad de turbulencia está destinada a asegurar que las turbulencias no generen en el avión factores de carga que fuesen excesivos para su estructura:
 - a) Verdadero.
 - b) Falso.

- 9) Si en vuelo se atraviesa una zona de fuertes turbulencias, se debe:
 - a) Picar a volar a ras del suelo.
 - b) Aumentar la velocidad poniendo gas a fondo.
 - c) Volar a mínima velocidad garantizando la no entrada en pérdida.
 - d) Ganar velocidad con giros ascendentes.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-4

- 10) Para realizar un viraje continuo con viento y describir una trayectoria circular sobre el mismo punto se debe:
- Aumentar la inclinación para viento en cara y disminuirla para viento en cola.
 - Aumentar la inclinación para viento en cola y ganar altura.
 - Aumentar la inclinación para viento en cola y disminuirla para viento en cara.**
 - Aumentar la velocidad para viento en cola y perder altura.
- 11) Si la pista de vuelo presenta barro, la velocidad de despegue será mayor.
- Verdadero.
 - Falso.**
- 12) ¿Por dónde adelantará una nave en vuelo a otra?
- Por la izquierda.
 - Por la derecha.**
 - Por debajo.
- 13) La aeronave que tenga derecho de paso:
- Mantendrá rumbo y velocidad.**
 - Cederá el paso a la que le sigue.
 - Cambiará su rumbo a su derecha.
 - Cambiará su rumbo a la izquierda.
- 14) El gasto de combustible debe realizarse consumiendo primero un depósito y después el otro.
- Verdadero.
 - Falso.**
- 15) Si accidentalmente sufriese una parada de motor no recuperable, ¿qué maniobra emprendería?
- Saltar en paracaídas.
 - Buscar el primer campo adecuado.
 - Tratar de conseguir una térmica.
 - Tratar de buscar un campo adecuado a ser posible siempre por la proa.**
- 16) En el hipotético caso de entrar en pérdida:
- Mantendremos la palanca donde esté y aplicaremos motor a tope.
 - Centraremos la palanca.
 - Bajaremos el morro por debajo del horizonte, centraremos la palanca y aplicaremos con suavidad el motor.**
 - Tiraremos con fuerza de la palanca y aplicaremos motor.
- 17) A menos que se ordene lo contrario, todos los virajes en los tráficos se harán hacia:
- La izquierda.**
 - La derecha.
 - Indistintamente.
 - Ninguna de las anteriores.
- 18) Despegando detrás de un avión grande con viento en calma, se aconseja:
- No realizar el despegue.
 - Virar a la derecha.
 - Virar a la izquierda.
 - Esperar unos minutos.**
- 19) Aterrizar con viento de cola es una práctica:
- Recomendada.
 - Prohibida.
 - Habitual.
 - No recomendada.**

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-4

- 20) Una pista de aterrizaje marcada con la cifra 30 quiere decir que:
- Deberá seguir un rumbo de 30° para aterrizar en esa pista.
 - Deberá seguir un rumbo de 300° para aterrizar en esa pista.
 - Deberá seguir un rumbo de 3° para aterrizar en esa pista.
 - La pista mide 30 metros de ancha.
- 21) La dirección del viento en superficie se proporciona según el norte magnético para:
- Compararlo con la dirección de la pista.
 - Transformarlo en geográfico.
 - Calcular la intensidad.
 - Analizar la turbulencia.
- 22) Para recuperar una 'pérdida' se debe disminuir el ángulo de ataque picando el avión:
- Verdadero.
 - Falso.
- 23) Cuando accionamos la palanca de mando hacia atrás, actuamos sobre el timón de profundidad y el avión sube. Pero, ¿En qué posición colocamos dicho timón?
- Hacia arriba
 - Hacia abajo
 - Neutro
 - La palanca hacia detrás no acciona el timón de profundidad en los ULM
- 24) Si accidentalmente sufriera una parada de motor no recuperable, ¿Qué maniobras emprendería?
- Saltar en paracaídas
 - Tratar de conseguir una térmica
 - Tratar de encontrar un campo adecuado, a ser posible siempre por delante
 - Dar media vuelta y regresar al aeródromo
- 25) La dirección y velocidad del viento debe observarse
- Momentos antes del vuelo
 - Después de un accidente
 - Días antes de volar
 - Todos los días
- 26) Cuesta abajo, es decir, con pendiente negativa, la carrera de despegue será
- Más larga
 - Más corta
 - Indiferente
 - No se puede despegar en pistas cuesta abajo
- 27) En una pista con pendiente, al margen de la acción del viento ¿En qué sentido es más favorable realizar la toma de tierra?
- Cuesta arriba
 - Cuesta abajo
 - No importa el sentido
- 28) ¿Cuál es el primer paso a seguir para iniciar un viraje en un ULM de 2 ejes?
- Dar gases al máximo
 - Quitar gases
 - Empujar la palanca hacia delante
 - Empujar la palanca hacia el lado que deseamos virar

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-4

29) Volando con niveles de vuelo, calamos el altímetro a:

- a) 1012,3 Mb.
- b) 28,92 'Hg.
- c) 1013,2 Mb.
- d) 29,82 'Hg.

30) Si durante el vuelo notamos fuertes rachas de viento procedentes de una tormenta, debemos:

- a) Pasarlas a toda velocidad.
- b) Ascender sobre ellas.
- c) Desviar el rumbo hacia el claro más cercano.

31) Para realizar un viraje circular, lo correcto en condiciones de viento será

- a) Aumentar la inclinación viento en cola y disminuir la viento en cara
- b) Disminuir la inclinación viento en cola y aumentar la viento en cara
- c) Aumentar la inclinación siempre
- d) No sucede nada porque compensa el tramo viento en cola con el tramo viento en cara

32) ¿Qué avión tiene preferencia en la fase de aproximación?

- a) Del que está viento en cola
- b) El que está en base
- c) El que está en final
- d) El que está crúzanos perpendicularmente el GMS de la pista en servicio

33) ¿Cuál es el primer paso a dar si tiene una parada de motor?

- a) Virar 180° y aterrizar
- b) Desplegar el paracaídas
- c) Palanca adelante para conseguir un planeo a velocidad de máximo rendimiento
- d) Intentar ponerlo en marcha nuevamente

34) Si tenemos que aterrizar de emergencia en un pastizal ¿Qué podemos esperar?

- a) Buena zona de aterrizaje
- b) Buena zona de aterrizaje pero posibilidad de pequeños hoyos y protuberancias o salientes de terreno
- c) Debemos evitar los pastizales
- d) Grandes charcos y barro

35) Cualquier aparato en apuros tiene prioridad frente:

- a) A los globos.
- b) A los planeadores.
- c) A los ULM.
- d) A todos.

36) Siempre debemos:

- a) Alinearnos con el centro de la pista sólo en el último momento.
- b) Efectuar virajes en S para perder altura en aterrizajes con obstáculos u obstrucciones.
- c) Aterrizar cuesta abajo sobre colinas y despegar cuesta abajo.
- d) Todas son correctas.

37) ¿Por dónde adelantara una aeronave en vuelo a otra?

- a) Por la izquierda
- b) Por la derecha
- c) Por debajo
- d) Por encima

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-4

- 38) Cuando una aeronave está rodando antes del despegue, si recibe una señal de luz 'verde fija', significa:
- Autorizado a rodar
 - Autorizado a despegar**
 - Regrese al aparcamiento
 - No significa nada; esa señal no existe
- 39) Cuando una aeronave en vuelo recibe una señal de luz a 'destellos verdes', significa:
- No aterrice todavía, permanezca en circuito de tráfico
 - Regrese para aterrizar**
 - Autorizado a aterrizar
 - Esta señal no significa nada para un avión en vuelo
- 40) ¿Cómo acusara recibo la aeronave, cuando está en tierra, de las señales luminosas que se le hacen desde la torre de control?
- Haciendo señales con los brazos desde la cabina de vuelo
 - Describiendo un giro de 360° con el avión sobre el lugar donde se encuentre en ese momento
 - Moviendo los alerones o el timón de dirección repetidas veces**
 - No hay una manera estándar de dar acuse de recibo
- 41) Umbral de pista es el comienzo de la pista que se utiliza para el aterrizaje.
- Verdadero.**
 - Falso.
- 42) Una luz verde fija en tierra significa:
- Autorización para rodar.
 - Autorización para despegar.**
 - Autorización para aterrizar.
- 43) En caso de fallo de radio durante el día, un acuse de recibo de la aeronave a la torre de control se realizará:
- Sacando e introduciendo el tren de aterrizaje.
 - Mediante un movimiento de guiñada.
 - Mediante un movimiento de cabeceo.
 - Mediante el alabeo de las alas.**
- 44) En el aterrizaje, el dirigible tiene preferencia sobre el ala delta:
- Verdadero.
 - Falso.**
- 45) ¿Cuándo se debe enderezar un tubo doblado?
- Siempre que sea posible
 - Solo si no se agrieta su superficie
 - Cuando no se haya enderezado en anteriores ocasiones
 - Nunca**
- 46) Que configuración de flap usaremos en caso de una toma fuera de pista
- da igual, lo importante es tomar cuesta arriba
 - da igual, lo importante es tomar viento en cara
 - La que permita la mínima velocidad del avión**
 - depende de si es un avión de ala baja o no
- 47) Aterrizando con viento cruzado lateral fuerte, se obtiene mejor control del avión usando un calaje de flap menor del que usamos normalmente para aterrizar
- Falso.
 - Verdadero.**

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-4

48) Hemos calculado que la velocidad de referencia en final de nuestro avión es de 75 km/h. Vamos a aterrizar en un campo en el que hay cierta turbulencia. Podemos aumentar nuestra velocidad a 85 km/h

- a) No.
- b) La aumentaremos sólo si vamos en un pendular
- c) La aumentaremos sólo si vamos en un dos ejes
- d) Si

49) La velocidad de maniobra es suficientemente superior a la velocidad de pérdida, para protegernos de las fuertes disminuciones de velocidad que la turbulencia produce

- a) Verdadero.
- b) Falso.

50) En nuestro anemómetro, el arco blanco acaba a 110, el amarillo empieza a 160, y tiene una raya roja a 210. ¿Cuál es la velocidad máxima a la que podemos volar en aire turbulento?

- a) 110
- b) 135
- c) 160
- d) 210

51) Si estoy volando con los flaps totalmente desplegados y la velocidad menor que indica el arco blanco son 35 millas:

- a) Puedo volar por encima de esa velocidad porque no entraré en pérdida
- b) Puedo volar con precaución por debajo de esa velocidad en aire en calma
- c) El arco blanco no tiene nada que ver con los flaps
- d) Puedo volar por encima de esa velocidad mientras el aire sea laminar y no haga maniobras bruscas

52) ¿Cuál es mando principal de la altura?

- a) Alabeo
- b) Timón de profundidad
- c) Timón de dirección
- d) El gas

53) ¿Qué es un factor de carga 1

- a) la potencia de los motores es igual al peso
- b) La resistencia es igual al peso
- c) La sustentación es igual al peso
- d) Ninguna de las anteriores son correctas

54) Para preparar un viaje, tendremos que recabar información

- a) meteorológica
- b) Sobre el aeródromo de destino
- c) Todas son correctas
- d) espacios aéreos

55) Definición de altura: distancia vertical de un avión al suelo

- a) Falso.
- b) Verdadero.