Aviones patín de cola

 1 en los aviones patín de cola el tren de aterrizaje está situado por ………….. del centro de gravedad

A delante

B detrás

C centro

D retráctil

2 si el centro de gravedad está cerca del tren, entonces

A resulta mas estable

B resulta más inestable el control del avión durante el rodaje aterrizaje y despegue

C da igual

D mas estable en tierra y menos en vuelo

3 la altura del tren de aterrizaje condiciona la mayor tendencia a efectuar caballitos

A No

B si

C igual

D depende de la palanca de mandos

 4 posibles causas de botes en la pista

A ruedas infladas

B ruedas media presión y tren duro

C ruedas presión normal y tren blando

D ruedas muy inflados y tren duro

 5 el patín de cola tiene un dispositivo que al pasar de 45 grados de movimiento la rueda queda loca

A si

B no

ABBDA

6 en la buker  desde la cabina podemos dejar la rueda loca, gira 360º

A no

B si

 7 en los terrenos naturales la hélice

 A sufre menos

B sufre mas

C Depende la dureza

D da igual

 8 si la hélice gira en sentido horario equivale a decir que gira a derechas

A si

B no

 9 si la hélice gira a derechas tendremos que corregir

A con el pie izquierdo

B palanca atrás

C con el pie derecho

D palanca delante

 10 a mayor potencia y menor velocidad del avión, en tierra

A mayor perdida

B posible barrena

C menor es el par motor con referencia al avión

D mayor es el par motor

BBACD

 11 en el despegue el motor progresivo, para

A despegar con mas sustentación

B para despegar antes

C sentir menos el par motor

D para mejor ángulo de ataque

 12 el par motor actúa siempre al contrario del giro de la hélice

A no

B casi siempre

C siempre

D depende de la posición de mandos

 13 porque todas las hélices de los aviones patín de cola giran a la derecha

A por la eficiencia

B por la sustentación

C por la resistencia

D no

 14 causas del par motor

 A corriente de barrido, efecto giroscópico, momento de torsión y carga asimétrica de la hélice

B efecto giroscópico y momento de sustentación

C efecto hélice giroscópico y coordinación

D torsión del avión en el despegue con efecto giroscópico ascendente

15 si la hélice gira a derechas, el aire de su alrededor gira

 A derechas

B izquierdas

C no afecta al viento exterior

D no afecta al viento interior

CCDAA

16 corrientes de barrido, si la hélice gira a derechas el aire golpea el estabilizador vertical en su parte izquierda desviando el avión hacia la izquierda

A falso

B verdadero

17 momento de torsión, a cada acción corresponde una reacción el sentido contrario y de la misma intensidad

A falso

B verdadero

 18 efecto giroscópico, si una hélice gira a derechas, el avión gira a

A derechas

B izquierdas

 19 carga asimétrica de la hélice, con la cola baja, la pala que desciende trabaja con mayor ángulo de ataque por tanto desarrolla mayor tracción en el lado derecho esta diferencia desvía al avión hacía

A derecha

B izquierda

20 el control en el suelo se logra con

 A timón, rueda  y frenos

B rueda, pastillas y frenos

BBBBA

 21 los frenos deben de ser utilizados de forma

A diferencial

B conjunta

C freno de mano

D real

 22 en rodadura con viento en cara, la palanca debe estar situada

A delante

B centro

C detrás

D da igual

 23 el efecto veleta tiende a que el avión se enfrente al viento

A no

B si es de cara

C por culpa de los timones

D por el estabilizador vertical

24 en tierra qué avión se aprobará al viento más fácilmente, sin estar  frenado

A tren triciclo

B convencional

C de rueda de morro

D ala baja

25 si subimos un alerón se genera más sustentación

A si

B no

ACDBB

26 si subimos el timón de profundidad se genera más sustentación

A si

B no

 27 con viento de cara y a la derecha, la palanca de mandos estará situada

A hacia atrás y a la derecha

B hacia atrás y a la izquierda

C hacia delante y a la derecha

D hacia delante y a la izquierda

28 con viento de cola, y de la derecha, la palanca estará situada

A hacia delante y a la derecha

 B hacia delante y a la izquierda

C hacia atrás y derecha

D hacia atrás e izquierda

29 es conveniente sentarse en el avión y ver la posición que tenemos con el horizonte

A esta será la misma que la fase de recogida en el aterrizaje

B la misma que cuando estamos volando

C es diferente

D recomendable para zona de final

30 la puesta en marcha lo haremos

A aprobados al viento y con la palanca atrás

B con el viento en cola para compensar el viento

C sin viento

D da igual

BABAA

31 rodaremos a cabecera evitando que el avión

 A se pare

B con la palanca atrás

C con el starter puesto

D con los atalajes sujetando la palanca

 31 en los aviones patín de cola se suele rodar haciendo eses

A si, si no vemos la rodadura

B no

 32 la prueba de motor debe efectuarse

A con el viento en cola

B con viento cruzado

C con el viento en cara y palanca de mandos atrás

D con viento en cara y palanca adelante

 33 el chorro de aire de otro avión debe corregirse como sí

A no afecta

B nada

C adelante

D el viento se tratase

34 antes del despegue es importante

A alinearse con el eje de la pista

B poner los frenos de aparcamiento

C verificar los niveles de agua y aceite

D verificar el tren de aterrizaje

35 en el despegue el motor debe aplicarse con

A energía

B suavidad

C con potencia

D brusquedad

ACDAB

36 en los aviones patín de cola el par motor se nota

 A más

B menos

C igual

D depende del viento

37 cuando aumenta la velocidad en el despegue el timón de dirección se hace

A menos sensible

 B más sensible

C mas suave

D mas blando

 38 en la carrera de despegue los primeros metros los haremos con la palanca

A delante

B medio

 C detrás

D igual da

39 si levantamos muy pronto la cola el par motor se nota

A menos

B igual

C depende de donde venga en viento

D más

40 en la carrera de despegue y aterrizaje es mejor controlar el timón de dirección con la punta de los pies

A mejor tener los tacones sujetos

B mejor talones al aire

C depende de la posición de la palanca

D meter siempre un poco pie derecho

ABCDA

 41 las avionetas patín de cola son más difíciles de manejar en vuelo

A si

B no

42 Toma de tres puntos es

 A cuando el avión al aterrizar y pone las tres ruedas en pista a la vez

B afirmativo

C negativo

D es cuando el avión pone el tren principal en tierra

 43 las avionetas patín de cola pueden aterrizar con dos ruedas

 A No

B si

44 mantenerse en el eje de la pista lo conseguimos con

A timón profundidad

B los pies

45 en la toma el uso de pies lo iniciamos

a al principio

b toda la toma

BABBB

46 el régimen descendente próximo a la toma debe ser

A rápido

B lento

C a 2 metros por segundo

D próximo a cero

47 la recogida de las avionetas patín de cola termina con

 A la palanca atrás

B casi atrás

C delante

D en medio

48 durante la fase de aterrizaje nuestra mirada debe estar en

 A final de la pista, horizonte

B controlando el plano derecho, por el par motor

C depende la la hélice, el par motor

D en cabina

49 con la palanca atrás la rueda del patín de cola tiene

A mas recorrido

B evitamos la ruela loca

C más presión

D menos rozamiento

50 en las avionetas patín de cola es conveniente aterrizar con poco de motor

A verdadero

B falso

DAACB

51 con viento cruzado debemos aterrizar resbalando

A NO

B SI

52 si durante el giro de alabeo a la derecha la bola está a la derecha se dice que el avión está

A resbalando

B derrapando

 53 si durante el giro de alabeo a la derecha la bola está a la izquierda se dice que el avión está

A resbalando

B derrapando

54 podemos decir que si la bola la vemos a la derecha el viento está entrando por la derecha

A si

B no

55 con la maniobra de resbale el avión pierde

A fuerza

B gana altura

C pierde altura

D disminuye el par motor

BBAAC

56 lo más importante es que la bola esté centrada en la toma

A verdadero

B falso

57 cuando la bola está en la derecha la lanita está a la derecha

A correcto

B falso

58 nunca se aterrizara con el viento en cola

A si

B no

59 muchos caballitos se producen por exceso de velocidad al abandonar la pista

A si

B no

60 se denomina toma de ruedas cuando entran en pista las dos ruedas del tren principal

A no

B si

BBAAB

61 existen avionetas de patín de cola que sólo admite la toma de ruedas

A NO

B SI

62 antes de abandonar la pista debemos parar el avión

A NO

B SI

63 si la avioneta empieza a votar en la pista el piloto debe

 A motor del aire

B motor a pista

64 si la avioneta de forma incontrolada se aproa al viento  cruzado y no es posible corregirlo el piloto debe

A motor de aire

B meter pie contrario e intentar tomar

65 si aplicamos bruscamente el mando de gases el par motor

A aumenta

B disminuye

BBAAA

66 si es la toma de tres puntos echamos la palanca atrás bruscamente

 A el avión no puede votar

B el avión puede votar

67 si el bote en la toma es grande lo más recomendable es

A motor y al aire

B bajar el morro

68 si el bote en la toma es pequeño podemos meter motor reintentar la segunda toma

A no

B si

69 la palanca de profundidad debe tratarse con suavidad

A no

B si

70 el motor ayuda a controlar los botes

 A verdadero

B falso

BABBA

 71 las mejores pistas son las naturales, de zahorra, mejor que las de asfalto u hormigón

A verdadero

B falso

 72 un cambio de dirección involuntario y brusco de la avioneta se denomina

 A Caballito

B hacer la cabra

73 se puede producir un caballito durante la fase de deceleración en el aterrizaje

A verdadero

B falso

74 la fuerza centrífuga actúa sobre el centro de gravedad situado detrás del tren principal esta es una causa de hacer un caballito

A verdadero

B falso

 75 si la avioneta va en dirección longitudinal no se manifiesta la fuerza centrífuga

a falso

b verdadero

AAAAB

 76 si la avioneta gira o cambia su trayectoria se puede deber a la  fuerza centrífuga

a no

b si

77 si abandonamos la pista con velocidad o un giro brusco es posible que acabemos en un caballito

a falso

b verdadero

78 si durante el aterrizaje movemos bruscamente timón dirección podemos acabar fuera de pista por

A por la fuerza de presión

 B por la fuerza de inercia

79 en una toma de tres puntos con un bote brusco y posteriormente meter motor y al aire qué puede pasar en la segunda toma

 A que se ha roto la ballesta por la cola

B no pasa nada

80 Es conveniente atar la palanca atrás durante la rodadura

A si

B no

BBBAB

81 los patines de cola son más difíciles de manejar en vuelo

A si, porque pesa mas la cola

B no, porque pesa igual

82 todos los aviones patín de cola llevan frenos aerodinámicos

A si, para frenar el avión

B no, no es necesario

83 los aviones una relación de planeo superior a 20:1 suele llevar frenos aerodinámicos

A si, para que planee menos

B no, para que planee mas

84 el empleo de los frenos aerodinámicos es recomendable en final y la toma

A no, porque quita sustentación

B si

85 los frenos aerodinámicos tienen una velocidad máxima para la apertura

A si, hasta la VNA

B si, menor a la VNA

BBABB

86 una vez qué hemos aterrizado debemos meter los frenos para dejar algo de sustentación al avión y rodar por pista a velocidad mínima

A si

B no

87 los frenos de las ruedas se accionan al principio de la toma

A no

B si

88 Si sacamos los frenos una vez aterrizado el avión ,este se pega mas a la pista

A si

B no

89 el uso los frenos aerodinámicos puede evitar un desplome en la toma

A no

B si

90 es mejor no utilizar los frenos aerodinámicos en la toma final

A falso

B verdadero

 BAABA

91 la palanca debe ir adelante siempre que utilicemos los frenos

A si

B no

92 recogiendo los frenos el avión aumenta su velocidad

 A correcto

B falso

93 si a un patín de cola le pesa mucho la cola en vuelo tendremos que tener más sensibilidad con la palanca de profundidad

A si

B no

94 cuándo rodamos y el viento es de cola no es recomendable sacar flaps

A falso

B verdadero

95 los frenos de aire son diferenciales, podemos actuar con el derecho

A si, y también con el izquierdo

B no

BABAB