Test Seguridad y emergencia
1 La fuerza aerodinámica se puede descomponer

A sustentación y resistencia

B no se descompone

C peso y resistencia

D gravedad y peso

2 la fuerza aerodinámica es perpendicular al viento relativo

A cierto

B falso

 3 la presión aumenta cuando aumenta la velocidad

 A cierto

B falso

4 la sustentación se produce por la sobrepresión en los extratos

A cierto

B falso

5 la fuerza aerodinámica se produce por la sobrepresión del ala

A en parte , si

B no

ABBBA

6 un perfil simétrico puede crear sustentación

A NO

B SI

7 la pérdida depende a del ángulo ataque

A NO

B SI

8 la velocidad de pérdida que nos da el fabricante de la avioneta sirve como referencia

A NO

B SI

9 sólo hay una condición asociada a la pérdida y esto es el ángulo de ataque crítico producido por

A posiciones de la palanca

 B  de fuerzas en la palanca

10 señir , es

A echar la palanca hacia atrás

B echar al palanca hacia delante

BBBAA

11 la velocidad de pérdida aumenta en los viajes

A Verdadero

B falso

12 si tenemos una inclinación de 60 grados el avión pesa el doble

A Verdadero

B falso

13 qué significa letra “ G “

A gasolina

B factor de carga

14 la sustentación siempre es igual al peso

 A No

B si

15 es posible que un avión vuele por debajo de la velocidad perdida

 A nunca

B si

AABAB

16 es posible que un avión entre perdida por encima de la velocidad pérdida

A Verdadero

B falso

17 es cierto que la velocidad pérdida en maniobra es igual a la velocidad pérdida por las G

A Verdadero

B falso

18 si la velocidad de pérdida El Coyote es de 50 nudos y realizamos un viaje a 100 nudos el Coyote puede entrar en pérdida

A Verdadero

B falso

19 si la velocidad de pérdida del coyote es de 50 nudos y volamos con 0,5 G, El Coyote puede volar a 30 nudos sin entrar en perdida

A Verdadero

B falso

20 si la velocidad de pérdida  del Coyote es de 50 nudos, y volamos a 70 nudos por seguridad , a medida qué vamos ciñiendo en un viraje

A nunca entraremos en perdida

B puede llegar la perdida, aunque mantengamos los 70 nudos

AAAAB

21 si la velocidad de pérdida del Coyote es de 50 nudos puede entrar en pérdida

A 60 nudos

B 80 nudos

C 30 nudos

D todas son posibles

22 una avioneta puede volar por debajo de la velocidad de pérdida

A no

B si

23 El Coyote con velocidad suficiente puede volar por encima del ángulo de ataque crítico

A si por ser de tubo y tela

B no, por ser una avioneta

24 la sustentación es igual al peso más la fuerza de inercia

A depende

B no

C si

D no es mas, es menos

25 la fuerza de inercia es igual a la masa por la aceleración

A no

B la fuerza por la masa

C si

D la masa por la aceleración

DBBCC

26 la aceleración es igual a la velocidad al cuadrado dividido entre el radio de giro

A NO

B SI

27 si la recogida es suave metemos menos G

 A NO

B SI

28 la pérdida puede ser positiva o negativa

A cierto

B falso

29 si tiramos de la palanca hacia atrás aumenta el ángulo de ataque hasta entrar

A perdida neutra

B perdida negativa

c en pérdida positiva

d nivelacion

30 si echamos la palanca hacia delante disminuye el ángulo de ataque hasta entrar en pérdida A negativa

B positiva

BBACA

31 sin mover la palanca en el coyote podemos aumentar el ángulo de ataque cómo

 A metiendo motor

B quitando motor

32 sin mover la palanca en el coyote podemos disminuir el ángulo de ataque cómo

A metiendo motor

B quitando motor

33 es lo mismo la posición de la palanca qué la fuerza de la palanca

A si

B No

34 es cierto que la posición de la palanca es el lugar físico dónde se encuentra( alante atrás derecha izquierda o combinación de estas)

 A si

B No

35 es cierto que las fuerzas en la palanca son las diferentes presiones que nos encontramos en la palanca durante el vuelo

A cierto

B falso

ABBAA

36 es lo mismo la posición, que fuerza en la palanca

A si

B No

37 con el compensador cambiamos, siempre, la presión de la palanca

 A cierto

B falso

38 es cierto que al ir con menos velocidad sentimos más suave la palanca

A cierto

B falso

39 el ángulo de ataque depende de la posición de la palanca

A cierto

B falso

40 el ángulo de ataque depende de la presión de la palanca

A cierto

B falso

BAAAB

41 con la palanca Centrada tendremos

A mas estabilidad

 B ángulo ataque correcto

42 con la palanca muy atrasada

A estaremos a punto de entrar en pérdida positiva

B volaremos hacia arriba

43 con la palanca en el centro si quito motor el ángulo de ataque

A disminuye

B aumenta

44 existe algún instrumento para medir las G

A no

B si

45 el bastón sirve para

A medir las G

B medir la inclinación

BAABB

46 Para cada ángulo de ataque hay un coeficiente de sustentación

 A verdadero

B falso

47 aunque el ángulo de ataque disminuye la sustentación

A aumenta

B disminuye

48 si llegamos al ángulo de ataque crítico, perdemos la sustentación , si vamos 140 nudos

A verdadero

B falso

49 si el avión vuela suavemente podemos estar cerca de la pérdida

A no

B si

50 el buffetin son golpes contra el perfil, antes de la perdida

A no

B si

ABABB

51 el buffetin y las vibraciones indican la proximidad de la pérdida

A NO

B SI

52 la pérdida depende del ángulo de ataque

A SI

B y también de la velocidad

53 la sustentación se pierde de golpe al entrar en ella

A no

B si

54 al meter motor el ángulo de ataque aumenta

A no

B si

55 si la pérdida está cerca, lo mejor es meter motor y mantener la posición del morro

A no

B si

BAABA

56 lo mejor ante una pérdida es bajar

A el morro

B los alerones y meter flaps

57 si metemos motor antes de la pérdida adelantamos la pérdida

A no

B si

58 en un viraje es más recomendable meter motor ante una posible pérdida

A si

B no

59 la mayoría de los accidentes en los ultraligeros ocurren por pérdidas inadvertidas subiendo o virando

A si, son fallos humanos

B no, suelen ser por el motor

60 puede hacer un piloto tres perdidas seguidas

A si

B no

ABBAA

61 la barrena es lo mismo que la pérdida

A si

B no

62 un avión está en perdida cuando el ángulo de ataque está por encima del ángulo crítico

A si

B no

63 si en un avión momentos antes de entrar en pérdida, le metemos pie a fondo, estamos provocando

A perdida

B una perdida de pie

C una barrena

D una perdida por derecho

64 es cierto que en una barrena el plano que baja tiene menos sustentación

A si

B no

65 es cierto que en una barrena el plano que sube tiene menos sustentación

A si

B no

BACAB

66 es cierto que el plano que sube tiene menos ángulo de ataque

A SI

B NO

67 el plano que baja tiene más sustentación y menos coeficiente de resistencia

A Verdadero

b falso

68 el plano que baja tiene mayor ángulo de ataque y mayor coeficiente de resistencia

A cierto

B falso

69 el plano que sube tiene menor ángulo de ataque y menor coeficiente de resistencia

A verdadero

B falso

70 si tenemos diferencias de coeficientes de resistencia en los planos del avión esto ocasiona rotación sobre el eje

A de barrena

B trasversal

C longitudinal

D vertical

ABAAD

71 si tenemos diferencia de sustentación en los planos esto ocasiona rotación sobre el eje

A de barrena

B trasversal

C longitudinal

D vertical

72 es cierto decir el eje de barrena existe

A cierto

B falso

73 la barrena es una maniobra de  guiñada

A cierto

B no, es de giro

74 el mando principal para parar una barrena es la palanca de mando

A falso

B los pedales

75 el mando principal para parar una barrena es el timón de dirección

 A cierto

B falso

CAABA

76 los 3 ejes del avión son

A alabeo, giro y guiñada

b vertica,l longitudinal y transversal

77 el movimiento alrededor del eje vertical se denomina

A guiñada

B giro

78 el movimiento del avión alrededor del eje longitudinal se denomina

A guiñada

B giro

79 existen principios básicos similares a todos aviones capaces de hacer barrenas

A cierto

B cada barrena es diferente

80  existe la barrena plana

A no

B si

BABAB

81 la barrena normal puede ser positiva negativa y

A asistida

B invertida

C neutra

D acelerada

82 es normal que un piloto con horas de vuelo se desoriente al entrar en una barrena

 A Si

B no

83 la Barrena es un problema de giro y de guiñada

A no, es de giro

B no,es de guiñada

C si

D depende de la barrena

84 casi todos los pilotos creen que la barrena es un problema de giro

A si

B no

85 si la palanca la llevamos atrás y en el momento de la pérdida metemos un pie entraremos en barrena

A depende del angulo de ataque

B no

C si

D entraremos en perdida mantenida

DACAC

86 En una barrena negativa no se sale con los pies

A no, se sale con la palanca

B si, se para con los pies y también usamos la palanca

87 en las barreras positivas el giro y guiñada no coincidente

A falso

B cierto

88 para recuperar una barrena sería correcto motor al ralentí, pie contrario a la guiñada, centrar palanca

 A y esperar, luego entrar pies y meter motor solamente suavemente

B no tenemos que esperar, debemos actuar

89 en la barrena normal negativa giro y guiñada no coincide

A verdadero

B falso

90 para sacar una barrena negativa tendremos que meter motor fuente

A si

B no

BBAAB

91 barrena normal acelerada se consigue, echando

A la palanca hacia delante

B palanca atrás

C palanca en medio

D los pies a derechas o donde pida la maniobra

92 barrena plana positiva se consigue contra alabeando, o meter motor una vez iniciada la barrera

A no

B si

93 lo primero que tenemos que hacer en una barrena es corta motor

A depende

B no

C si

94 un avión adecuado para estas maniobras, y un estudio teórico en suficiente para realizar estas maniobras

A no

B si

95 debes hacer una barrena sin haber practicado antes con tu instructor

A si

B no

ABCAB

96 con el estómago vacío es la mejor situación qué tiene el alumno para hacer ejercicios acrobáticos

 a falso

B verdadero , para no marearse

97 si sometemos al cuerpo a ges positivas podemos llegar a tener la visión tipo tubo o perder la visión

A si

B no

98 un piloto debería pasar por curso de recuperación de posiciones como barrenas

A cierto

B no

99 el obligatorio en el curso de piloto de ultraligeros este tipo de formación

A si

B no

100 un avión puede entrar en barrena si el piloto se despista

A no

B si

AAABB