EXAMEN: Multieje Ala Fija MAF. Nº Preguntas: 20. Nº Específicas: 13Dificultad total3,25

Asignatura Procedimientos Operacionales MAF

1 Volando viento en cola, la velocidad de pérdida (IAS)

a) Es menor que viento en cara

b) Es mayor que viento en cara

c) Es la misma que viento en cara, pero la TAS es mayor

d) Es la misma que viento en cara

2 ¿Que es un spoiler?

a) Un freno aerodinámico.

b) Un dispositivo hipersustentador.

c) Un indicador de virajes.

d) Un flap de extrados.

3 Los dispositivos hipersustentadores permiten volar

a) más alto

b) más bajo

c) a menor velocidad

d) a mayor velocidad

4 Si aumentamos el factor de carga de un ULM

a) Entrará en pérdida a mayor velocidad (IAS) y mayor ángulo de ataque

b) Entrará en pérdida a mayor velocidad (IAS) y con el mismo ángulo de ataque

c) Entrará en pérdida a menor velocidad (IAS) y mayor ángulo de ataque

d) Entrará en pérdida igual que sin el incremento de factor de carga

5 Un pendular es una aeronave de 2 ejes. Esto es una desventaja o una ventaja ?

a) es una desventaja porque no podemos hacer resbales

b) todas son correctas

c) es una desventaja porque con viento cruzado no siempre podemos alinear el fuselaje con la pista

d) es una ventaja, porque el vuelo siempre es coordinado

6 En el Manual de Vuelo de tu ULM, la velocidad de pérdida expresada a que configuración corresponde.

a) Sólo a la temperatura estándar a nivel del mar.

b) A atrmósfera ISA

c) A peso máximo al despegue

d) A peso máximo al despegue si no está tabulada.

7 ¿Qué es la envergadura de un ala?

a) La superficie en metros cuadrados

b) la proyección en planta de un semiala

c) La distancia de punta a punta de ala, indpendientemenet de la forma que tenga ésta

d) el alzado de un semiala

8 Un avión entrará en pérdida

a) A mayor velocidad (IAS) viento en cola que viento en cara

b) A menor velocidad (IAS) viento en cola que viento en cara

c) A un determinado ángulo de ataque

d) Siempre a una velocidad dada

9 Si utilizamos flaps en la aproximación al aterrizaje, obtendremos:

a) Una velocidad de aproximación menor, una senda menos pronunciada y una carrera de aterrizaje mayor.

b) Una velocidad de aproximación mayor, una senda más pronunciada y una carrera de aterrizaje menor.

c) Una velocidad de aproximación menor, una senda más pronunciada y una carrera de aterrizaje menor.

d) Una velocidad de aproximación mayor, una senda menos pronunciada y una carrera de aterrizaje mayor

10 ¿Por qué se relaciona la velocidad con la pérdida?

a) Porque el principal indicador de ángulo de ataque que tenemos a bordo es el variómetro

b) Porque por encima de la velocidad de pérdida podremos hacer cualquier maniobra sin riesgo a provocarla

c) Porque los aviones simpre entrar en pérdida a la misma velocidad

d) Porque para un peso dado y una configuración dada, un ángulo de ataque se corresponderá con una velocidad concreta, y viceversa

11 El timón de profundidad permite

a) mas resistencia

b) alabear

c) mayor sustentacion

d) picar y encabritar

12 Un aumento del factor de carga (N) puede llegar a romper la estructura del avión pero anteriormente a esa situación límite provoca también:

a) Disminución de la velocidad de pérdida.

b) Dificulta el descenso.

c) Aumento de la velocidad de pérdida.

d) No provoca nada de estas cosas.

13 El aumento del factor de carga

a) impide el viraje

b) impide el descenso

c) aumenta la velocidad de pérdida

d) disminuye la velocidad de perdida

14 ¿Que reglas usarías para realizar un viraje?

a) Todas son correctas porque no importa el orden

b) 1º El pie. 2º El alabeo que requiera la bola. 3º Profundidad

c) 1º Profundidad. 2º El pie necesario. 3º Profundidad que requiera la "bola"

d) 1º El alabeo lo decides tú. 2º Pie el que requiera la "bola". 3º Profundidad

15 ¿Si tengo que cambiar algún tornillo del ULM porque tengo que despegar forzosamente, qué tengo que tener en cuenta?

a) No existen los despegues forzosos, siempre son opcionales

b) Mirar el acabado del tornillo: cincado o cromado

c) Cualquier tornillo del mismo diámetro vale

d) Mirar el grado de dureza, el diámetro puede variar hasta un máximo de 3 milímetros en el caso de un vuelo forzoso

16 Nuestra prioridad ante una paradade motor sera:

a) LLamar a la torre de control mas proxima para solicitar ayuda

b) Comunicar mayday,mayday,mayday en 121.5

c) Valorar la situacion para confeccionar una lista de prioridades

d) Volar la aeronave

17 Hemos calculado que nuestra velocidad de referencia en final es de 75 km/h. Como vamos a aterrizar en una pista corta, podemos volar en aproximación final a una velocidad más reducida

a) Si, podemos reducir la velocidad hasta la velocidad de perdida mas un 10%

b) Es indiferente

c) No es recomendable

d) Si, podemos reducir la velocidad hasta la velocidad de pérdida

18 En ultraligeros, el vuelo en zonas montañosas está totalmente desaconsejado por la dificultad de encontrar un lugar donde aterrizar en caso de algún fallo que nos impida continuar el vuelo, además de otros factores como las turbulencias, escasa potencia o rápidas formaciones de nubes.

a) El helicóptero puede aterrizar en cualquier sitio, por lo que no le afecta esta precaución.

b) Las corrientes de aire turbulento en las zonas de montaña afectan muy poco al helicóptero.

c) Los helicópteros además son especialmente vulnerables al vuelo de montaña.

d) Volando con un helicóptero si que podemos operar en zonas de montaña por su mayor maniobrabilidad.

19 El resbale:

a) Es una maniobra avanzada que un piloto de ULM no ha de conocer

b) Es una maniobra prohibida

c) Sólo sirve en casos extremos de emergencia

d) Se realiza para obtener un mayor ángulo de descenso sin incremento de la velocidad

20 ¿Qué se consigue realizando un correcto vuelo recto y nivelado?

a) Reducir el tiempo en ruta.

b) Todas son correctas.

c) Volar con la aeronave coordinada en sus tres ejes.

d) Mejorar el alcance.

21 Una buena táctica para asegurarnos de llegar al campo elegido en caso de fallo de motor es quedarnos un poco altos para, con campo asegurado, realizar un resbale y perder así la altura de más

a) Falso, pues obtendremos un menos ángulo de descenso y disminuirá la resistencia al avance

b) Falso, hay que ajustar exáctamente al umbral elegido

c) Falso. La maniobra más correcta es picar con gran ángulo el ULM, manteniendo velocidad

d) Verdadero, pues obtendremos un gran ángulo de descenso sin incrementar la velocidad de aproximación

22 La altitud de transición no es fija. La determina cada estado para cada aeropuerto

a) 0

b) Falso

c) 0

d) Verdadero

23 Si vamos a despegar de la misma pista que un avión de gran tamaño inmediátamente después del mismo, debemos:

a) Iniciar la carrera de despegue más allá del punto en que la inició el otro avión, con el fin de estar seguros de que nuestro avión se irá al aire después del punto en que lo hizo el avión pesado.

b) Iniciar la carrera de despegue desde el mismo punto en que la inició el otro avión, con el fin de estar seguros de que nuestro avión se irá al aire antes del punto en que lo hizo el avión pesado.

c) Iniciar la rotación a una velocidad más lenta que la habitual, para evitar daños estructurales en caso de encontrar turbulencias

d) Iniciar la carrera de despegue desde el mismo punto en que la inició el otro avión, con el fin de estar seguros de que nuestro avión se irá al aire después del punto en que lo hizo el avión pesado.

24 En el caso de realizar un despegue inmediatamente después del aterrizaje de un avión grande, se deberá realizar de forma que el punto de irse al aire este situado, con respecto al punto de contacto de la estela del otro avión

a) Es indiferente

b) Después

c) Antes

d) Depende del QFE

25 En que condiciones de viento se prolonga por más tiempo el peligro de estela turbulenta en una pista

a) Viento ligero de cola

b) Viento ligero de cola

c) Viento fuerte de cola

d) Viento fuerte de cara