EXAMEN: Pendulares DCG. Nº Preguntas: 20. Nº Específicas: 13Dificultad total3,25

Asignatura Procedimientos Operacionales DCG

1 Si un avión entra en pérdida a 80 km/h IAS a 2000 pies de altitud, a 3500 pies de altitud:

a) Entrará en pérdida a 80 km/h IAS

b) Entrará en pérdida a 95 km/h IAS

c) Entrará en pérdida a 80 km/h TAS

d) Entrará en pérdida a 65 km/h IAS

2 ¿ Despegando con un trike, en qué situaciones es conveniente realizar toda la carrera de despegue con la barra completamente empujada ?

a) En terrenos muy blandos como arena o barro, a fin de descargar la rueda delantera y evitar que se clave y volcar

b) Siempre que despeguemos con viento en cola

c) Siempre sobre pista de asfalto

d) Siempre sobre pista de tierra

3 Como influye el viraje en la velocidad de pérdida

a) La aumenta sólo por encima de 60 grados

b) La disminuye

c) La aumenta

d) La aumenta sólo por encima de 45 grados

4 El aterrizaje es una situación de pérdida controlada

a) 0

b) VERDADERO

c) FALSO

d) 0

5 En aproximación final, a unos 20 mts del suelo, inexplicablemente nuestro trike comienza a desplomarse y vemos que nos vamos a comer el suelo. ¿ qué hacemos ?

a) 0

b) Contrariamente a mi instinto, picaré bruscamente al menos hasta alcanzar efecto suelo, donde utilizaré la energía cinética ganada para detener mi descenso

c) 0

d) Empujar la barra, por como todo el mundo sabe, empujando la barra se sube siempre

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

a) Es la misma que viento en cara

b) Es menor que viento en cara

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

d) Es mayor que viento en cara

7 ¿A que velocidad debe volar un avión para entrar en pérdida?

a) A la velocidad de mejor ángulo de subida.

b) El avión puede entrar en pérdida a cualquier velocidad cuando se excede el ángulo de ataque crítico.

c) A velocidad de despegue.

d) A 25 NM.

8 La distancia de la barra de control a nuestro pecho es una indicación bastante certera :

a) De si subimos o bajamos

b) Del ángulo de ataque

c) De la actitud de la aeronave

d) Ninguna de las anteriores

9 El triángulo de un ala de trike o pendular :

a) Las dos son correctas

b) Sirve para pilotar, ya que moviendolo a través de la barra de control gobernamos el pendular

c) 0

d) Es un elemento estructual sin el cual el ala colapsaría

10 Cuando puede producirse una inversión (o tumbling) en un pendular

a) Como consecuencia de una pérdida dinámica o de latigazo (whipstall)

b) Todas son correctas

c) Por turbulencias extremas

d) parada de motor en ascenso con actitud de morro exageradamente alta

11 ¿ Qué función cumple la transversal de un ala de pendular ?

a) Mantiene los cables superiores en su sitio

b) Carga todo el peso del carro

c) ninguna de las anteriores

d) Mantiene fijo el ángulo de morro, tensando la vela a traves de los tubos de borde de ataque

12 A alta velocidad, el AOA (ángulo de ataque) en la sección exterior de un ala de pendular puede ser negativo

a) 0

b) 0

c) verdadero

d) falso

13 Un pendular con ala delta flexible tiene superficies de control móviles

a) Verdadero

b) 0

c) 0

d) Falso

14 El resbale:

a) Sólo sirve en casos extremos de emergencia

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

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

d) Es una maniobra prohibida

15 Si en vuelo recto y nivelado a altitud de crucero tuviéramos una parada de motor imprevista, ¿que es lo primero de todo que debemos hacer?.

a) tirar del paracaídas balistico

b) Volar el avión

c) declarar la emergencia por radio

d) poner los flaps

16 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) Es indiferente

b) No es recomendable

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

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

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

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

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

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

18 ¿Que reglas usarías para realizar un viraje?

a) Todas son correctas porque no importa el orden

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

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

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

19 Si abres la palanca de gases al máximo y bajas el morro lo sufiente para que el avión no ascienda. ¿ Que conseguirás ?

a) Velocidad de mejor regimen de ascenso

b) Velocidad maxima

c) la VNE

d) Velocidad de mejor ángulo de ascenso

20 Los vortices en la punta de ala de un avión grande, son más peligrosos para un avión pequeño cuando ese avión

a) Es pesado, vuela lento y configuración limpia

b) Va ligero, esta sucio y vuela rápido

c) Es pesado, configuración sucia y vuela rapido

d) Es bimotor

21 Nuestra prioridad ante una paradade motor sera:

a) Valorar la situacion para confeccionar una lista de prioridades

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

c) Comunicar mayday,mayday,mayday en 121.5

d) Volar la aeronave

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

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

b) Mejorar el alcance.

c) Reducir el tiempo en ruta.

d) Todas son correctas.

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

a) Verdadero

b) Falso

c) 0

d) 0

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

a) Viento fuerte de cara

b) Viento ligero de cola

c) Viento fuerte de cola

d) Viento ligero de cola

25 Cuando el centro de gravedad se encuentra en su posición delantera límite, el avión se torna:

a) Extremadamente inestable y requiere exceso de mando sobre el estabilizador para modificar el cabeceo.

b) Extremadamente estable y requiere exceso de mando sobre el estabilizador para modificar el cabeceo.

c) Extremadamente estable y requiere escaso mando sobre el estabilizador para modificar el cabeceo.

d) Extremadamente inestable y requiere escaso mando sobre el estabilizador para modificar el cabeceo.