|  |  |
| --- | --- |
|  | EXAMEN: Pendulares DCG. Nº Preguntas: 25. Nº Específicas: 10Dificultad total3,28 |
| **Nombre** |  |
| **Fecha** |  |
| **Asignatura** | 3 DCG Planificación y Performances |
| **1** | **¿Qué es la envergadura de un ala?** |
| a) | la proyección en planta de un semiala |
| b) | el alzado de un semiala |
| c) | La distancia de punta a punta de ala, independientemente de la forma que tenga ésta |
| d) | La superficie en metros cuadrados |
| **2** | **¿ Por qué el ángulo de ataque (AOA) en un ala delta de un pendular es mayor en la sección raíz del ala que en los extremos ?** |
| a) | Con mucha velocidad, los extremos del ala tienen AOA negativo y tienden a elevar el morro |
| b) | Para que la pérdida se produzca primero en la raíz facilitando una entrada en pérdida progresiva y sin meter ningún plano. |
| c) | Todas son correctas |
| d) | Para dar estabilidad en el eje de profundidad |
| **3** | **La torsión de un ala de pendular puede llegar a tener valores de** |
| a) | 15º en alas de alto rendimiento |
| b) | 15º en alas de bajo rendimiento |
| c) | ninguna de las anteriores |
| d) | 5º en alas de bajo rendimiento |
| **4** | **¿A que velocidad es menor la resistencia inducida?** |
| a) | Velocidad de pérdida. |
| b) | Mejor ángulo ascensional. |
| c) | Velocidad de maniobra. |
| d) | Velocidad de despegue. |
| **5** | **¿Por qué un pendular no necesita llevar bola, como si llevan los 3 ejes de ala fija ?** |
| a) | Porque por diseño siempre vuela coordinado |
| b) | Porque por diseño siempre vuela coordinado |
| c) | por que oscilaría mucho al actuar el carro del pendular como un péndulo |
| d) | Porque por diseño siempre vuela coordinado |
| **6** | **Un avión entra en pérdida a 50 km/h IAS volando a nivel del mar. Cual será su velocidad de pérdida IAS a 10000 pies** |
| a) | 50 km/h |
| b) | 40 km/h |
| c) | 60 km/h |
| d) | km/h |
| **7** | **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) | Empujar la barra, por como todo el mundo sabe, empujando la barra se sube siempre |
| 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) | 0 |
| **8** | **La posición longitudinal del centro de gravedad de un pendular se situa aproximadamente:** |
| a) | Cerca del motor |
| b) | En el ombligo del piloto |
| c) | Ninguna de las anteriores |
| d) | En el ombligo del pasajero |
| **9** | **¿ 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 través de los tubos de borde de ataque |
| **10** | **Un trike o pendular** |
| a) | Es una aeronave de 1 ejes |
| b) | Es una aeronave de 3 ejes |
| c) | No tiene ejes |
| d) | Es una aeronave de 2 ejes |
| **11** | **Con la velocidad de régimen de ascenso o Vy, obtenemos:** |
| a) | La refrigeración óptima del motor |
| b) | Mayor altura en menor distancia horizontal |
| c) | Mayor altura en menor tiempo |
| d) | Menor altura en mayor tiempo |
| **12** | **El despegue viento en cola, influye sobre la carrera de despegue:** |
| a) | Alargándola. |
| b) | No pueden hacerse despegues viento en cola. |
| c) | Acortándola. |
| d) | No influye. |
| **13** | **Si con fuerte viento en altura de tráfico, antes de aterrizar vemos la manga del campo indicando poco viento en el suelo :** |
| a) | Es una indicación de que existe un elevado gradiente, por lo que aproximaremos alerta con un plus de velocidad relativa |
| b) | Es una indicación de que la meteo está mejorando |
| c) | Nos relajamos, al haber poco viento en el suelo |
| d) | Todas son correctas |
| **14** | **La capacidad ascensional del ULM en el despegue, puede aumentarse:** |
| a) | Disminuyendo peso en el despegue. |
| b) | Cambiando el trim |
| c) | Iniciando un viraje. |
| d) | Cargando más combustible. |
| **15** | **Que hay que tener en cuenta cuando el avión está en efecto suelo** |
| a) | La resistencia inducida disminuye, por tanto, cualquier exceso de velocidad en la recogida puede ocasionar que el avión flote en exceso |
| b) | Podemos entrar en pérdida antes |
| c) | Ninguna es correcta |
| d) | Se crean problemas de estela turbulenta |
| **16** | **El viento en calma, en cara o en cola no afecta a las velocidades indicadas, ya que el anemómetro indica velocidades relativas del avión en la masa de aire** |
| a) | 0 |
| b) | Falso |
| c) | 0 |
| d) | Verdadero |
| **17** | **Las actuaciones de un ULM se calculan por el fabricante con el peso máximo al despegue (MTOW)** |
| a) | 0 |
| b) | Verdadero |
| c) | 0 |
| d) | Falso |
| **18** | **La distancia de aterrizaje se considera desde el punto en que el autogiro está situado a:** |
| a) | 150 Metros. |
| b) | 50 Pies. |
| c) | 100 Pies |
| d) | 50 Metros. |
| **19** | **Si debemos franquear algún obstáculo en el despegue, deberá de ascenderse a una velocidad determinada hasta librar dicho obstáculo. La velocidad a la que nos referimos es conocida como:** |
| a) | Velocidad de mejor ángulo de ascenso, siendo dicha velocidad menor a la de mejor régimen de subida. |
| b) | Velocidad de mejor régimen de ascenso, siendo dicha velocidad menor a la de mejor ángulo de subida. |
| c) | Velocidad de mejor régimen de ascenso, siendo dicha velocidad superior a la de mejor ángulo de subida. |
| d) | Velocidad de mejor ángulo de ascenso, siendo dicha velocidad superior a la de mejor régimen de subida. |
| **20** | **El movimiento del avión sobre el eje vertical se llama:** |
| a) | Guiñada. |
| b) | No tiene nombre específico. |
| c) | Cabeceo. |
| d) | Alabeo. |
| **21** | **¿Qué puede ocurrir si esperamos a estar muy cerca del suelo antes de iniciar la recogida?** |
| a) | Todas son falsas |
| b) | Que salga una toma perfecta con toda seguridad |
| c) | Nada, la recogida debe iniciarse lo más cerca del suelo posible |
| d) | Que no calcule bien la maniobra y provoque una toma dura con posible rebote sobre la pista, o tire de palanca más de lo necesario, yéndonos de nuevo al aire peligrósamente |
| **22** | **La rotación sobre el eje lateral se llama** |
| a) | alabeo |
| b) | picado |
| c) | cabeceo |
| d) | guiñada |
| **23** | **Si hacemos la aproximación final a una velocidad por debajo de la recomendada** |
| a) | No pasa nada si la hacemos por encima de la velocidad de pérdida |
| b) | Tenemos que tener en cuenta que sólo lo podremos hacer si vamos viento en cara |
| c) | Es muy probable que experimentemos un desplome del ULM sobre la pista |
| d) | Tenemos que tener en cuenta que sólo lo podremos hacer si vamos viento en cola |
| **24** | **La maniobra que consiste en ir levantando el morro a muy poca altura sobre la pista, antes de que haga la toma de contacto, se denomina** |
| a) | Recogida |
| b) | Resbale |
| c) | Derrape |
| d) | Pisar la bola |
| **25** | **A mayor altitud de densidad en una pista** |
| a) | Mayor carrera de despegue y menor ángulo de ascenso |
| b) | Menor carrera de despegue y menor régimen de ascenso |
| c) | Mayor carrera de despegue y mayor régimen de ascenso |
| d) | Menor carrera de despegue y mayor régimen de ascenso |