|  |  |
| --- | --- |
|  | EXAMEN: Conocimiento General de Aeronave Multieje Ala Fija MAF. Nº Preguntas: 13. Nº Específicas: 12 Dificultad total 3,24 |
|  | CGA |
|  |  |
| 1 | ¿Qué es la envergadura de un ala? |
| a) | el alzado de un semiala |
| b) | la proyección en planta de un semiala |
| c) | La superficie en metros cuadrados |
| d) | La distancia de punta a punta de ala, independientemente de la forma que tenga ésta |
| 2 | Las ranuras de borde de ataque o slots son: |
| a) | causadas por colisión con pájaros |
| b) | dispositivos hipersustentadores |
| c) | aceleradores de partículas |
| d) | frenos aerodinámicos |
| 3 | ¿ Qué es la flecha de un ala ? |
| a) | Todas las anteriores son correctas. |
| b) | El ángulo que forma la línea del 25% y el eje vertical del avión. |
| c) | Es siempre el ángulo que forma la línea del 25% y eje transversal del avión. |
| d) | Es el ángulo que forma la línea del 25% y una perpendicular al eje longitudinal del avión |
| 4 | Los dispositivos hipersustentadores permiten volar |
| a) | a menor velocidad |
| b) | más bajo |
| c) | más alto |
| d) | a mayor velocidad |
| 5 | Un avión puede entrar en pérdida a cualquier velocidad, pues la pérdida depende exclusivamente del ángulo de ataque: |
| a) | Verdadero |
| b) | 0 |
| c) | Falso |
| d) | 0 |
| 6 | ¿ Qué relación hay entre el factor de carga y la velocidad de pérdida ? |
| a) | A menor factor de carga mayor velocidad de pérdida |
| b) | A mayor factor de carga mayor velocidad de pérdida |
| c) | No tienen relación alguna |
| d) | A mayor factor de carga menor velocidad de pérdida |
| 7 | ¿ En un viraje cómo se relacionan estos tres factores, alabeo, factor de carga y velocidad de pérdida ? |
| a) | A mayor alabeo, mayor factor de carga y mayor velocidad de pérdida |
| b) | A mayor alabeo, menor factor de carga y menor velocidad de pérdida |
| c) | A menor alabeo, menor factor de carga y mayor velocidad de pérdida |
| d) | A menor alabeo, mayor factor de carga y mayor velocidad de pérdida |
| 8 | Si utilizamos flaps en la aproximación al aterrizaje, obtendremos: |
| a) | Una velocidad de aproximación mayor, una senda menos pronunciada y una carrera de aterrizaje mayor |
| b) | Una velocidad de aproximación menor, una senda menos pronunciada y una carrera de aterrizaje mayor. |
| c) | Una velocidad de aproximación mayor, una senda más pronunciada y una carrera de aterrizaje menor. |
| d) | Una velocidad de aproximación menor, una senda más pronunciada y una carrera de aterrizaje menor. |
| 9 | El ángulo de ataque al que un avión entra en pérdida |
| a) | Varía con la altitud |
| b) | Cambia con el peso |
| c) | Aumenta si el CG se mueve hacia adelante |
| d) | No depende del peso del avión |
| 10 | ¿Por qué se relaciona la velocidad con la pérdida? |
| a) | Porque para un peso dado y una configuración dada, un ángulo de ataque se corresponderá con una velocidad concreta, y viceversa |
| b) | Porque el principal indicador de ángulo de ataque que tenemos a bordo es el variómetro |
| c) | Porque los aviones siempre entrar en pérdida a la misma velocidad |
| d) | Porque por encima de la velocidad de pérdida podremos hacer cualquier maniobra sin riesgo a provocarla |
| 11 | Una perdida no supone gran problema de recuperación si el piloto dispone de |
| a) | ángulo de ataque |
| b) | velocidad |
| c) | altura |
| d) | resistencia |
| 12 | En el Manual de Vuelo de tu ULM, la velocidad de pérdida a que maniobra está referida. |
| a) | En ascenso |
| b) | En un viraje suave |
| c) | A maniobras no aceleradas en las que el factor de carga es 1g. |
| d) | En descenso |
| 13 | El sector amarillo del indicador de temperatura se corresponde con: |
| a) | Un margen de funcionamiento prohibido. |
| b) | Un margen de operación frecuente. |
| c) | Un margen de funcionamiento normal. |
| d) | Un margen de funcionamiento excepcional. |
| 14 | En caso de no disponer de gasolina del número de octanos necesario, se deberá usar otra de un octanaje |
| a) | superior |
| b) | es indiferente |
| c) | no se puede usar ninguna |
| d) | inferior |
| 15 | Que ventaja tiene poner una hélice en bandera en caso de parada de motor |
| a) | permite mejor visibilidad |
| b) | disminuye la altura |
| c) | ofrece menos resistencia |
| d) | el avión no trepida |
| 16 | Mientras estamos volando, una de las razones para ajustar una hélice de paso variable en vuelo, a paso corto es: |
| a) | Reducir el consumo de combustible. |
| b) | Reducir las RPM del motor. |
| c) | Poder disponer de más potencia para el posterior despegue, después del aterrizaje. |
| d) | Obtener mejor velocidad de crucero a baja altitud. |
| 17 | La calefacción de tubo pitot evita formación de hielo en |
| a) | Parabrisas |
| b) | Tomas de presión de aire |
| c) | Mandos de vuelo |
| d) | Bordes de ataque |
| 18 | En un ascenso con un motor alternativo atmosférico la potencia. |
| a) | No le afecta |
| b) | Aumenta |
| c) | Se mantiene |
| d) | Disminuye |
| 19 | Sobre las magnetos podemos afirmar que obedecen a principios de inducción electromagnética |
| a) | Verdadero |
| b) | 0 |
| c) | Falso |
| d) | 0 |
| 20 | ¿Un avión con hélice de paso variable como debe utilizarse al aumentar la potencia? |
| a) | El orden es indiferente |
| b) | Primero se ajusta la admisión y después el paso |
| c) | primero se ajusta el paso y después la presión de admisión |
| d) | Un avión de paso variable no tiene indicador de presión de admisión |
| 21 | A la mayor medida de un avión tomada perpendicularmente a la dirección de la marcha, se llama: |
| a) | Envergadura. |
| b) | Alargadura. |
| c) | Longitud. |
| d) | Cuerda. |
| 22 | El sistema dual de encendido proporciona |
| a) | Menor gasto mecánico |
| b) | distribución más uniforme del calor |
| c) | mejor balance de presión en los cilindros |
| d) | Mayor fiabilidad y mejor rendimiento del motor |
| 23 | Si la fuente estática de un indicador de velocidad verdadera ASI se bloquea durante el descenso el instrumento: |
| a) | indicara una lectura inferior a la real |
| b) | continuara indicando una velocidad aplicable a la del momento de producirse el bloqueo |
| c) | indicara una lectura cero |
| d) | indicara una lectura superior a la real |
| 24 | ¿Qué es el alargamiento de un ala? |
| a) | Es cociente entre la envergadura y la cuerda media |
| b) | El cociente entre la envergadura y la superficie alar |
| c) | el cociente entre la superficie alar y la envergadura |
| d) | El alargamiento solo se considera en los perfiles no en el ala |
| 25 | El ángulo de ataque de las palas de una hélice de paso fijo, si mantenemos potencia constante, al incrementar la velocidad verdadera: |
| a) | Aumenta al aumentar la velocidad verdadera |
| b) | Solo varía con las RPM del motor |
| c) | Disminuye al aumentar la velocidad verdadera |
| d) | No depende de la velocidad verdadera |