|  |  |
| --- | --- |
|  | EXAMEN: Pendulares DCG. Nº Preguntas: 13. Nº Específicas: 12 Dificultad total 3,46153846153846 |
|  |  |
|  |  |
| **Asignatura** | CGA DCG |
| **1** | **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 |
| **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) | Para dar estabilidad en el eje de profundidad |
| 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) | Con mucha velocidad, los extremos del ala tienen AOA negativo y tienden a elevar el morro |
| **3** | **Un aumento del peso del ULM:** |
| a) | No afectará a la velocidad de pérdida |
| b) | Hará que entre en perdida a una velocidad indicada mayor, y a menor ángulo de ataque |
| c) | Hará que entre en perdida a una velocidad indicada mayor, pero el ángulo de ataque será el mismo |
| d) | Hará que entre en perdida a una velocidad indicada menor, y a menor ángulo de ataque |
| **4** | **¿Un pendular es más cansado y exigente físicamente que una aeronave de ala fija?** |
| a) | Falso |
| b) | 0 |
| c) | 0 |
| d) | Verdadero |
| **5** | **¿Por qué un pendular es mucho más vulnerable en tierra con fuertes vientos que otro tipo de aeronaves?** |
| a) | por tener usualmente gran superficie alar |
| b) | Por su baja carga alar |
| c) | todas son correctas |
| d) | Por ser sus planos móviles y poder cazar viento por su intradós |
| **6** | **¿A qué velocidad es menor la resistencia inducida?** |
| a) | Mejor ángulo ascensional. |
| b) | Velocidad de despegue. |
| c) | Velocidad de maniobra. |
| d) | Velocidad de pérdida. |
| **7** | **El aumento del factor de carga** |
| a) | impide el descenso |
| b) | disminuye la velocidad de perdida |
| c) | impide el viraje |
| d) | aumenta la velocidad de pérdida |
| **8** | **El tejido de la vela de un pendular no envejece, porque es dracon, material resistente a los rayos UV** |
| a) | Verdadero |
| b) | 0 |
| c) | 0 |
| d) | Falso |
| **9** | **Un aumento del factor de carga en el ULM:** |
| a) | Hará que entre en perdida a una velocidad indicada mayor, pero el ángulo de ataque será el mismo |
| b) | Hará que entre en perdida a una velocidad indicada menor, y a menor ángulo de ataque |
| c) | No afectará a la velocidad de pérdida |
| d) | Hará que entre en perdida a una velocidad indicada mayor, y a menor ángulo de ataque |
| **10** | **¿Qué función cumple la transversal de un ala de pendular?** |
| a) | Carga todo el peso del carro |
| b) | Mantiene los cables superiores en su sitio |
| c) | ninguna de las anteriores |
| d) | Mantiene fijo el ángulo de morro, tensando la vela a traves de los tubos de borde de ataque |
| **11** | **¿Qué puede ocurrir si actuamos bruscamente sobre el mando de profundidad del avión durante la recuperación de una pérdida, al tratar de nivelar nuestra posición?** |
| a) | Aumento de la guiñada adversa |
| b) | Aparición de pérdidas secundarias. |
| c) | Aumento excesivo del factor de carga negativo. |
| d) | Falta de refrigeración del motor |
| **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) | Aumento de la velocidad de pérdida. |
| b) | Dificulta el descenso. |
| c) | No provoca nada de estas cosas. |
| d) | Disminución de la velocidad de pérdida. |
| **13** | **¿Para qué sirve la chapa doblada que va unida al borde de fuga del timón de dirección?** |
| a) | Para evitar el flutter |
| b) | Existe en algunos modelos, generalmente para reforzar el borde de fuga |
| c) | Para compensar el flujo asimétrico de la hélice sobre el estabilizador vertical, y que no tengamos que hacer mucho esfuerzo en el pedal en vuelo |
| d) | Para ayudar al alabeo |
| **14** | **¿Qué marca el indicador de presión de colector o manifold a motor parado en tierra?** |
| a) | Máximo a la derecha. |
| b) | Presión atmosférica. |
| c) | Mínimo a la izquierda. |
| d) | La mitad. |
| **15** | **El anemómetro mide** |
| a) | La velocidad pura |
| b) | ninguna de las anteriores |
| c) | Diferencia entre presión estática y dinámica en reposo |
| d) | Diferencia de presión de impacto y presión estática |
| **16** | **En el movimiento de la bola actúan las fuerzas de** |
| a) | Precisión y rigidez |
| b) | Peso y fuerza centrífuga |
| c) | Peso y gravedad |
| d) | Peso y aerodinámica |
| **17** | **Al aplicar calor al carburador:** |
| a) | Como consecuencia de la mezcla pobre se reducen las R.P.M. |
| b) | Se enriquece la mezcla |
| c) | La relación de mezcla no experimenta ninguna variación |
| d) | Se empobrece la mezcla |
| **18** | **En un ascenso con un motor alternativo atmosférico la potencia.** |
| a) | Se mantiene |
| b) | Disminuye |
| c) | Aumenta |
| d) | No le afecta |
| **19** | **La viscosidad del aceite depende de:** |
| a) | Cantidad de aceite. |
| b) | Presión de aceite. |
| c) | Temperatura del aceite. |
| d) | Presión externa. |
| **20** | **A mayor altitud de densidad la eficiencia de la hélice** |
| a) | Disminuye porque la hélice ejerce menos fuerza en aire denso |
| b) | Se reduce |
| c) | Aumenta porque las palas tienen menos rozamiento |
| d) | Permanece constante |
| **21** | **un motor atmosférico, En un ascenso con RPM constante y gases en una posición constante.** |
| a) | Va disminuyendo la presión de admisión |
| b) | Va disminuyendo las Rpm´s |
| c) | Permanecen constantes las Rpm y la presión de admisión. |
| d) | Va aumentando la presión de admisión |
| **22** | **A que instrumento proporciona presión dinámica el tubo pitot** |
| a) | Altímetro |
| b) | Indicador de virajes |
| c) | Ninguna es correcta |
| d) | Variómetro |
| **23** | **Los instrumentos basados en las propiedades giroscópicas son** |
| a) | Horizonte artificial, natural, indicador de dirección |
| b) | Direccional y brújula |
| c) | Horizonte artificial, girodireccional, GPS |
| d) | Horizonte artificial, girodireccional, bastón y bola |
| **24** | **Cuál es el desplazamiento de un motor multicilíndrico?** |
| a) | Desplazamiento lineal en los motores tipo Boxer |
| b) | Área por carrera del embolo por número de cilindros. |
| c) | Área por longitud. |
| d) | Desplazamiento lineal en los motores tipo de estrella |
| **25** | **Cuando actuamos el botón de reglaje del altímetro:** |
| a) | El altímetro carece de ningún sistema de reglaje |
| b) | Modificamos sólo la lectura de la ventanilla de Kolsman |
| c) | Modificamos sólo las agujas, pues la lectura de la ventanilla de Kolsman se modifica sola al cambiar la presión atmosférica |
| d) | Modificamos tanto la lectura de las agujas, como la de la ventanilla de Kolsman |