TEST DE DERECHO AÉREO

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | **VFR significa condiciones meteorológicas visuales** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Falso |
| d) | Verdadero |
| 2 | **VMC significa condiciones meteorológicas visuales** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Cierto |
| d) | Falso |
| 3 | **Área LEP 161. En las cercanías de Ávila. Podemos entrar en ella, con autorización de la torre de Salamanca.** |
| a) | Verdadero |
| b) |  |
| c) | Falso |
| d) |  |
| 4 | **Área LEP 161 en las cercanías de Ávila. El límite inferior es el suelo** |
| a) | Falso |
| b) |  |
| c) | Cierto |
| d) |  |
| 5 | **Área LEP 161 en las cercanías de Ávila: El límite superior son 5000 pies AGL** |
| a) |  |
| b) | Verdadero |
| c) | Falso |
| d) |  |
| 6 | **Área LER 71C en las cercanías de Salamanca. Un vuelo VFR, volando a 800 pies AGL, para entrar en ella, tiene que pedir permiso a la torre de Salamanca** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) | Falso |
| 7 | **Área LER 71 C. El límite inferior es: 2000 pies AGL** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) | Falso |
| 8 | **Un vuelo VFR puede volar en condiciones IMC** |
| a) |  |
| b) | Falso |
| c) | Verdadero |
| d) |  |
| 9 | **IMC significa** |
| a) | aproximación instrumental |
| b) | ninguna de las anteriores |
| c) | condiciones meteorológicas instrumentales |
| d) | reglas de vuelo por instrumentos |
| 10 | **El límite inferior de un TMA es siempre el suelo** |
| a) | Falso |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) |  |
| 11 | **IFR significa** |
| a) | aproximación instrumental |
| b) | reglas de vuelo por instrumentos |
| c) | sistema de navegación por infrarrojos |
| d) | aproximación instrumental |
| 12 | **Que significa HGT** |
| a) | altura |
| b) | elevación |
| c) | altitud |
| d) | abreviatura de Houston |
| 13 | **Que significa ALT** |
| a) | altitud |
| b) | altímetro |
| c) | altura |
| d) | elevación |
| 14 | **Que significa GND** |
| a) | Ganancia |
| b) | Grande |
| c) | Suelo |
| d) | ninguna de las anteriores |
| 15 | **Que significa SFC** |
| a) | Scarface |
| b) | Nivel de vuelo |
| c) | Superficie |
| d) | Suficiente |
| 16 | **Que significa TWY** |
| a) | Iluminación de la pista |
| b) | Pista en servicio |
| c) | Calle de rodadura |
| d) | torre de control |
| 17 | **Que significa AD** |
| a) | área peligrosa |
| b) | antediluviano |
| c) | Aeródromo |
| d) | ninguna de las anteriores |
| 18 | **Que significa CTR** |
| a) | sistema de navegación por gps |
| b) | zona de control de aeródromo |
| c) | zona prohibida a vuelos VFR |
| d) | zona prohibida a vuelos IFR |
| 19 | **Que significa TMA** |
| a) | zona de control prohibida para vuelos VFR |
| b) | área terminal |
| c) | ninguna de las anteriores |
| d) | técnico de mantenimiento de autogiros |
| 20 | **que significa APP** |
| a) | ninguna de las anteriores |
| b) | control de área |
| c) | control de aproximación |
| d) | indicativo del aeropuerto de Pamplona |
| 21 | **Que significa TWR** |
| a) | control de aproximación |
| b) | ninguna de las anteriores |
| c) | control de torre |
| d) | rodadura |
| 22 | **Que significa ACC** |
| a) | ninguna de las anteriores |
| b) | Control de area |
| c) | Corriente alterna |
| d) | Dispositivo anticolisión |
| 23 | **Que significa GMC** |
| a) | Control de rodadura |
| b) | ninguna de las anteriores |
| c) | velocidad que indica el gps |
| d) | condiciones meteorológicas en tierra |
| 24 | **El alumno piloto puede llevar pasajero** |
| a) | Verdadero |
| b) |  |
| c) |  |
| d) | Falso |
| 25 | **El máximo organismo internacional que se dedica a los asuntos de aviación civil es** |
| a) | OACI |
| b) | IFALPA |
| c) | ONU |
| d) | FAA |
| 26 | **Como norma general, cual es la visibilidad mínima para operar en VFR en un aeropuerto** |
| a) | 1500 metros |
| b) | 9999 metros |
| c) | 10000 metros |
| d) | 5000 metros |
| 27 | **El piloto es el último responsable de la seguridad del avión y sus ocupantes. Por tanto puede incumplir algún procedimiento establecido o limitación del avión, siempre que lo considere necesario en una situación de emergencia.** |
| a) | Verdadero |
| b) | Falso |
| c) |  |
| d) |  |
| 28 | **Nuestro acompañante se empieza a sentir muy mal. Puede ser algo grave. Podemos declarar emergencia por la radio, siendo un ULM** |
| a) | por supuesto que podemos |
| b) | No. Debemos seguir al campo de vuelo más cercano |
| c) | No. Hay que darle una aspirina |
| d) | depende del aprecio que le tengamos |
| 29 | **Nuestro acompañante se empieza a sentir mal. Puede ser algo grave. Ya tenemos controlado el avión. Estamos a 5 min del aeropuerto de Zaragoza, y a 20 del campo de vuelo de Gurrea. Aun siendo ulm, podemos tomar la decisión de proceder al aeropuerto, si consideramos que lo situación lo requiere.** |
| a) | Falso |
| b) | Verdadero |
| c) |  |
| d) |  |
| 30 | **Nuestro acompañante, se empieza a sentir muy mal. Puede ser grave. Estamos a 20 min del aeropuerto de Zaragoza, y a 5 del campo de vuelo de Gurrea. Tenemos que proceder obligatoriamente a Gurrea, ya que está más cerca y en Zaragoza no permiten entrar ulm.** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) | Falso. Si consideramos que en Zaragoza nos darán asistencia más rápidamente, procederemos allí |
| 31 | **Si nos encontramos con otra aeronave de frente, viraremos** |
| a) | A la derecha |
| b) | A la derecha, pero sólo en el hemisferio norte. |
| c) | No viraremos. Esperaremos a que lo haga el otro |
| d) | A la derecha |
| 32 | **Se puede operar un avión sin el certificado de aeronavegabilidad** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) | Falso |
| 33 | **Cuál es el circuito de trafico correcto en un aeródromo no controlado** |
| a) | Sin trafico publicado, virajes a la izquierda |
| b) | Sin trafico publicado, hacer un tráfico estándar |
| c) | Seguir el trafico publicado, si lo hubiera |
| d) | Todas son correctas |
| 34 | **Quien es el responsable de evitar colisiones en vuelo** |
| a) | Todos los pilotos |
| b) | Ninguna es correcta |
| c) | El jefe de vuelos |
| d) | Todos los pilotos |
| 35 | **Cuál es la minima visibilidad horizontal permitida para el vuelo en ulm** |
| a) | 6 km |
| b) | 5 nm |
| c) | 1500 mts |
| d) | 5 km |
| 36 | **Qué tipo de aeronave tiene preferencia de paso sobre cualquier otro tráfico** |
| a) | Una aeronave en final |
| b) | Un planeador |
| c) | Un globo |
| d) | Una aeronave en emergencia |
| 37 | **Un Ulm recibe permiso de la autoridad aeronáutica para entrar en el aeropuerto de Asturias. Tendrá que pedir permiso para entrar en el espacio aéreo D que encontrará antes de llegar al aeropuerto** |
| a) | Sí. Un ulm tiene que cumplir con la normativa referente a vuelos VFR |
| b) | No. Pedirá permiso antes de entrar en el CTR |
| c) | No. Ya tiene autorización de la autoridad, con lo cual no tiene que notificar nada hasta que vaya a entrar en circuito |
| d) | Pedirá permiso cuando esté en final a la pista en servicio |
| 38 | **Una T en la zona de señales nos indica** |
| a) | TAC, turbulencia en aire claro |
| b) | TOP, parar |
| c) | Obras en la pista |
| d) | El sentido del aterrizaje o despegue |
| 39 | **Una cruz blanca doble dispuesta horizontalmente en el área de señales indica:** |
| a) | Una unidad de área para el movimiento de aeronaves. |
| b) | Han de adoptarse precauciones especiales durante la aproximación para el aterrizaje. |
| c) | El aeródromo está siendo usado por planeadores y se están desarrollando operaciones de vuelo a vela. |
| d) | Han de adoptarse precauciones especiales debido al mal estado de las calles de rodadura. |
| 40 | **Usando el código de señales en tierra, expresaremos "NECESITAMOS AYUDA" con el símbolo :** |
| a) | X |
| b) | V |
| c) | N |
| d) | Y |
| 41 | **¿ En qué sección de las AIP se contienen elementos relativos a aéreas prohibidas, restringidas o peligrosas?** |
| a) | AD |
| b) | GEN |
| c) | AGA |
| d) | ENR |
| 42 | **La licencia de piloto de ULM tiene una validez máxima de :** |
| a) | 2 años |
| b) | 1 año |
| c) | 5 años |
| d) | 3 años |
| 43 | **La identificación de una zona del espacio aéreo con la letra "R", significa zona:** |
| a) | Peligrosa |
| b) | Prohibida |
| c) | Reservada |
| d) | Restringida |
| 44 | **El espacio aéreo controlado es:** |
| a) | Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados |
| b) | Espacio aéreo de dimensiones definidas donde se facilita asesoramiento aeronáutico para los vuelos controlados. |
| c) | Espacio aéreo donde se puede volar con ULM si tenemos equipo de radio. |
| d) | Espacio donde el controlador vigila a las aeronaves en vuelo. |
| 45 | **A menos que este indicado lo contrario, todos los virajes en los tráficos se harán hacia:** |
| a) | Izquierda |
| b) | Derecha |
| c) | Según la orientación de la pista |
| d) | Indistintamente |
| 46 | **¿Qué Orden Ministerial es la que regula el vuelo ULM en España?** |
| a) | OM de 24 de abril de 1986 del Ministerio de Transportes, Turismo y Telecomunicaciones |
| b) | OM de 24 de julio de 1996 del Ministerio de Transportes, Turismo y Telecomunicaciones |
| c) | OM de 29 de febrero de 2008 de la Secretaria de Estado de Transportes |
| d) | OM de 24 de abril de 2006 de AESA |
| 47 | **La Tarjeta de Alumno Piloto (TAP) tiene una validez de:** |
| a) | 6 meses |
| b) | 3 años |
| c) | 1 año |
| d) | igual a la del certificado médico. |
| 48 | **¿Cuál de estos equipos es recomendable llevar en un ultraligero?** |
| a) | Anemómetro |
| b) | Altímetro |
| c) | GPS |
| d) | Cuentahoras motor |
| 49 | **Se puede comenzar la formación para la obtención de la Licencia de Piloto de Ultraligero, apartir de:** |
| a) | 21 años |
| b) | 17 años |
| c) | 18 años |
| d) | 16 años |
| 50 | **¿Puede un ULM volar sobre aglomeraciones de personas o zonas urbanas?** |
| a) | Si |
| b) | No |
| c) | Si, manteniendo altura de seguridad |
| d) | Si, por encima de 300 metros |
| 51 | **Las luces de navegación recomendadas situadas en las puntas de plano de un ULM, serán:** |
| a) | Verde a estribor, y roja a babor |
| b) | Blancas |
| c) | Roja a estribor, y verde a babor |
| d) | Verde a la derecha, y roja a la izquierda |
| 52 | **El seguro exigido a un ULM, debe cubrir necesariamente:** |
| a) | RC a terceros, y a ocupante en el caso de un biplaza |
| b) | RC y seguro de casco avión |
| c) | RC a terceros |
| d) | RC y seguro del piloto |
| 53 | **Los vuelos en un Centro de Vuelos ULM, se harán bajo la supervisión de:** |
| a) | Instructor Jefe |
| b) | Jefe de Vuelos |
| c) | Piloto con más de 100 horas |
| d) | El Piloto más antiguo |
| 54 | **¿Se puede volar con un ULM fuera del espacio aéreo de España sin autorización de la autoridad aérea competente?** |
| a) | Verdadero |
| b) | Falso |
| c) |  |
| d) |  |
| 55 | **Cuando el Piloto de ULM haya cumplido 40 años, la validez de su Licencia ULM será de** |
| a) | 2 años |
| b) | 1 año |
| c) | 6 meses |
| d) | 5 años |
| 56 | **La documentación para llevar a bordo en un ULM es:** |
| a) | Cédula de Identificación, Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado Seguro, Licencia Piloto en vigor, Certificado Médico |
| b) | Cédula de Identificación, Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado Seguro, Licencia Piloto en vigor, Certificado Médico en vigor |
| c) | Cédula de Identificación, Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado Seguro, Licencia Piloto, Certificado Médico en vigor |
| d) | Todas son falsas |
| 57 | **Con un ULM podemos hacer maniobras acrobáticas, siempre que** |
| a) | A más altura de 900ft |
| b) | Están prohibidas |
| c) | A más altura de 300m |
| d) | Si llevamos paracaídas |
| 58 | **Cuál de estos equipos es obligatorio que cuente un ULM** |
| a) | Ninguno es obligatorio |
| b) | Extintor |
| c) | Paracaídas |
| d) | Altímetro |
| 59 | **¿Podemos volar con nuestro ULM en un CTR?** |
| a) | Nunca |
| b) | Si, si tenemos una exención operativa otorgada por la Directora General de AESA |
| c) | Siempre |
| d) | Si, si nos autoriza el Jefe de Vuelos más cercano |
| 60 | **¿Es obligatorio el uso de casco y cinturón de seguridad a bordo de un ULM?** |
| a) | Depende del caso |
| b) | Nunca |
| c) | Si el ULM no está carenado |
| d) | Siempre |
| 61 | **En un Centro de Vuelos con Escuela, ¿quién es el encargado de dar la formación?** |
| a) | El jefe de Vuelos |
| b) | Instructor de vuelo a motor |
| c) | La Escuela deberá contar con un Piloto Comercial para dar la formación |
| d) | Un Instructor de ULM habilitado por AESA |
| 62 | **Si apruebas este examen de teoría de Piloto de ULM, podrás ...** |
| a) | Pilotar un dron, con la consiguiente habilitación práctica de cada modelo en concreto |
| b) | Pilotar un ULM |
| c) | Pilotar un planeador |
| d) | Pilotar un globo |
| 63 | **Con un ULM se puede volar en espacios aéreos prohibidos ...** |
| a) | Por debajo de 1000ft |
| b) | Por encima de 700ft AGL |
| c) | Sólo los fines de semana |
| d) | Nunca |
| 64 | **No es necesaria la Licencia de Piloto ULM, si se es titular de una Licencia de Piloto ...** |
| a) | ATPL |
| b) | CPL |
| c) | Militar |
| d) | Siempre es necesaria |
| 65 | **Para renovar la Licencia de Piloto ULM es necesario, al menos en los doce meses anteriores ...** |
| a) | 5 horas de vuelo y 5 vuelos |
| b) | 3 vuelos |
| c) | 3 horas de vuelo |
| d) | 5 horas de vuelo. |
| 66 | **¿Qué significa AESA?** |
| a) | Agencia Estatal de Suficiencia Aeronáutica |
| b) | Agencia Estatal de Seguridad Aérea |
| c) | Aviación Española Sociedad Anónima |
| d) | Agencia Estatal de Seguridad Aérea Sociedad Anónima |
| 67 | **¿Un alumno-piloto puede llevar pasajeros a bordo de un ULM?** |
| a) | Si, si se mantiene en contacto visual con el Campo de Vuelo |
| b) | Solo cuando tenga la "suelta" de su instructor |
| c) | Si |
| d) | No |
| 68 | **De las siguientes matrículas señale la que no puede pertenecer a un ultraligero con certificado de tipo** |
| a) | EC-CQ3 |
| b) | Ninguna de ellas |
| c) | EC-LLP |
| d) | EC-ZOY |
| 69 | **La altura máxima de vuelo sobre el terreno o agua será de:** |
| a) | 30 m |
| b) | 900 m |
| c) | 3000 m |
| d) | 300 m |
| 70 | **Los Centros de Vuelo ULM con Escuela desarrollarán su actividad de enseñanza bajo la supervisión y responsabilidad del:** |
| a) | Propietario del Campo de Vuelo |
| b) | Jefe de Vuelos |
| c) | El Piloto que posea más aviones |
| d) | Instructor Habilitado de ULM |
| 71 | **La edad mínima para ser titular de una Licencia de Piloto ULM es de:** |
| a) | 18 años |
| b) | 16 años si se vuelo solo y de 18 años si se vuela con pasajeros |
| c) | 17 años |
| d) | 16 años |
| 72 | **A menos que se indique lo contrario, todos los virajes en los tráficos de un Aeródromo o Campo de Vuelo ULM serán** |
| a) | Indistintamente |
| b) | Todas son falsas |
| c) | A la izquierda |
| d) | A la derecha |
| 73 | **¿Quién es la persona responsable de la seguridad en vuelo de un ULM?** |
| a) | La empresa de mantenimiento |
| b) | El piloto |
| c) | El piloto al mando |
| d) | El Jefe de Vuelos |
| 74 | **Si una aeronave alcanza a otra en la misma dirección y sentido, deberá adelantarla por:** |
| a) | Abajo |
| b) | La izquierda |
| c) | Arriba |
| d) | La derecha |
| 75 | **Cuando dos aeronaves se acercan en la misma dirección, y sentido contrario, ambas virarán:** |
| a) | Todas son falsas |
| b) | A la izquierda |
| c) | Una subirá y la otra bajará |
| d) | A la derecha |
| 76 | **¿Cuál de las siguientes aeronaves tiene preferencia para aterrizar?** |
| a) | Cualquiera con problemas |
| b) | El planeador |
| c) | El ULM |
| d) | El globo |
| 77 | **Si una aeronave está en aproximación final y otra está en el tramo de Base, pero más baja, ¿Quién tiene preferencia?** |
| a) | La que tenga menor velocidad |
| b) | La que está en aproximación final |
| c) | La que está en Base |
| d) | La que está más baja |
| 78 | **¿Cuál es la Masa Máxima al Despegue de un ULM biplaza terrestre!** |
| a) | 450 kgs |
| b) | 270 kgs |
| c) | 200 kgs |
| d) | 470 kgs |
| 79 | **De los siguientes requerimientos, cuál no es necesario para la autorización de un Campo de Vuelo ULM:** |
| a) | Un hangar |
| b) | Un botiquín |
| c) | Una infraestructura autorizada |
| d) | Un ultraligero |
| 80 | **El Centro de Vuelo de ULM llevará la siguiente documentación:** |
| a) | Todas son correctas |
| b) | Parte mensual de actividades |
| c) | Las hojas de cronometraje |
| d) | Autorización de AESA |
| 81 | **¿Es imprescindible que haya un Jefe de Vuelos en los Centros de Vuelo ULM?** |
| a) | Si |
| b) | Depende de la categoría del Campo de Vuelo ULM |
| c) | Siempre que la pista esté asfaltada y tenga una longitud superior a 700m |
| d) | No puede volar con dicha Licencia en España de forma indefinida |
| 82 | **Corresponde al Jefe de Vuelos las funciones siguientes:** |
| a) | Determinar el comienzo y fin de los vuelos. |
| b) | Todas son correctas |
| c) | Establecer las comunicaciones tierra-aire |
| d) | Verificar que los vuelos se desarrollen de acuerdo con la normativa vigente |
| 83 | **El Jefe de Vuelos podrá delegar expresamente en un Piloto ULM realizar los vuelos de prueba relacionados con el mantenimiento y la seguridad en vuelo:** |
| a) | Falso |
| b) |  |
| c) |  |
| d) | Verdadero |
| 84 | **El Jefe de Vuelos podrá delegar expresamente en un Piloto ULM el establecer el orden de los vuelos:** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) | Falso |
| 85 | **¿Qué significa las siglas VFR?** |
| a) | Reglas de Vuelo Visual |
| b) | Condiciones Meteorológicas Visuales |
| c) | Reglas de Vuelo Instrumental |
| d) | Ver Frenar Rodear |
| 86 | **¿Qué significan las siglas IFR?** |
| a) | Indagar Frenar Rodear |
| b) | Condiciones Meteorológicas Instrumentales |
| c) | Reglas de Vuelo Visual |
| d) | Reglas de Vuelo Instrumental |
| 87 | **¿Qué significan las siglas IMC?** |
| a) | Condiciones Meteorológicas Instrumentales |
| b) | Condiciones Meteorológicas Instrumentales |
| c) | Condiciones Meteorológicas Instrumentales |
| d) | Reglas de Vuelo Instrumental |
| 88 | **¿Qué significan las siglas VMC?** |
| a) | Reglas de vuelo visual |
| b) | condiciones meteorológicas instrumentales |
| c) | Condiciones Meteorológicas Visuales |
| d) | Reglas de vuelo instrumental |
| 89 | **Si apruebas este examen, ¿cuánto tiempo tienes para examinarte de la parte práctica de piloto ulm, sin necesidad de repetir el presente examen teórico?** |
| a) | 1 año |
| b) | 6 meses |
| c) | 2 años |
| d) | 3 años |
| 90 | **Un súbdito de un país extranjero, ¿qué requisitos tiene que cumplir para la obtención de la Tarjeta de Alumno Piloto?** |
| a) | Igual que un nacional más una prueba de español |
| b) | No la necesita si la tiene en su país de origen |
| c) | Igual que un nacional |
| d) | Si es nacional de un país miembro de la Unión Europea no necesita obtener la Tarjeta de Alumno Piloto |
| 91 | **¿Qué requisitos debe reunir un súbdito de un país extranjero para obtener la Licencia de Piloto ULM en España?** |
| a) | Si es francés o portugués es automático la concesión de la Licencia |
| b) | Compulsar toda su documentación en el país de origen |
| c) | Igual que los nacionales |
| d) | Hacer una prueba de español |
| 92 | **¿Qué Administración expide la Licencia de Piloto ULM?** |
| a) | Si se vuela sobre tierra será el Ministerio de Agricultura |
| b) | Si se vuela sobre el mar será el Ministerio de Pesca |
| c) | AESA |
| d) | Ministerio de Interior |
| 93 | **Tenemos un avión ULM biplaza con las siguientes características técnicas: peso en vacío 215 Kg, carga útil de 285 Kg.   el instructor pesa unos 140 Kg y el amigo que le acompaña otros 125 Kg y se disponen para un vuelo de tres horas y media de larga distancia, teniendo en cuenta que el consumo del motor es de 14 Litros Hora,  ¿Es legal realizar dicho vuelo?** |
| a) | si si logra despegar |
| b) | No porque el avión no despegaría |
| c) | NO |
| d) | SI |
| 94 | **Si aterrizamos en un campo de vuelo y se nos pide que mostremos la documentación de la aeronave ¿Quién es la persona indicada para poder hacerlo?** |
| a) | El Dueño del campo |
| b) | El Secretario |
| c) | el jefe de vuelo |
| d) | El presidente del aeroclub |
| 95 | **Si pretendemos operar en un campo y se nos requiere que enseñemos nuestra licencia de vuelo y certificado médico junto con el DNI. ¿ Quién es la persona autorizada según ley para poder hacerlo?** |
| a) | el presidente del aeroclub |
| b) | El secretario del Aeroclub |
| c) | el jefe de vuelo |
| d) | El Guardia de seguridad |
| 96 | **¿Si llegando en vuelo a un Aeródromo no controlado antes de aterrizar aparece un individuo agitando una bandera roja significa que?:** |
| a) | que le falla el servicio de radio |
| b) | aterrizamos con mucha precaución |
| c) | no podemos aterrizar |
| d) | aterrizamos más adelante de el |
| 97 | **Si un jefe de vuelo nos indicase que el campo no está operativo y que desaconseja el vuelo, ¿Qué haríamos?** |
| a) | Esperar a que se vaya |
| b) | Desobedecer el no es la autoridad |
| c) | El no puede hacer eso |
| d) | Obedecer y no volar |
| 98 | **¿Podremos volar si tenemos licencia de ULM pero el certificado médico esta caducado?** |
| a) | Si. Siempre y cuando no transcurran más de 30 días desde su vencimiento |
| b) | Si siempre y cuando tengamos cita con el medico |
| c) | No.Para que sea válida la licencia, nuestro certificado médico debe estar en vigor. |
| d) | Si. |
| 99 | **La legislación vigente no permite que un alumno piloto vuele con un acompañante que no sea el instructor** |
| a) | El alumno piloto podra llevar acompañante siempre y cuando haya volado solo al menos 10 horas |
| b) | VERDADERO |
| c) | falso |
| d) | El alumno piloto podrá llevar un acompañante si se lo autoriza su instructor |
| 100 | **¿Cuál es la publicación donde se puede obtener, por ejemplo, el horario activación de la zona LED27B?** |
| a) | En el AIP, apartado NAV |
| b) | En el COM |
| c) | En el AIP, apartado ENR |
| d) | En el PGB |
| 101 | **Si queremos trazar una ruta entre dos aeródromos, y la ruta directa pasa por esta zona: LER153 FL105/GND ¿qué haremos?** |
| a) | Evitar pasar por esta zona, ya que se trata de una zona restringida |
| b) | Conseguir permiso del jefe de vuelo para pasar por la zona |
| c) | Trazar la ruta recta, ya que no nos afecta, pues podemos pasar por encima de FL105 |
| d) | Trazar la ruta directa manteniendo 1000 pies sobre terreno, ya que los límites son de FL105 hasta infinito |
| 102 | **Es un jueves laborable a las 12:00Z. Consultamos en el AIP-ENR una zona que dice así: LED6 BATERÍAS (Segovia) 10000ft ALT/GND Ejercicios tiro terrestre. MON/FRI: HJ, EXC HOL Otras actividades y alturas superiores se anunciarán por NOTAM, ¿se podría volar en esta zona?** |
| a) | Si, siempre que mantengamos menos de 10000 pies de altitud |
| b) | No, porque está activada de lunes a viernes de orto a ocaso, sólo exceptuando festivos |
| c) | Sí, siempre que mantengamos 1000 pies AGL |
| d) | Si, siempre que mantengamos menos de 10000 pies de altitud |
| 103 | **En una carta veo una zona delimitada que dice: LED14 FL125/GND. Si voy a cruzarla ¿qué debo hacer?** |
| a) | Consultar si está activada en el apartado ENR del AIP, pues sus límites son de nivel de vuelo 125 hasta el suelo |
| b) | Llamar a la torre de control más cercana para obtener más información |
| c) | Cruzarla, ya que manteniendo 1000 pies de altura no me afectará, aún estando activada |
| d) | Consultar en el apartado AD del AIP su horario de activación, ya que sus límites son desde 12500 pies de altitud hasta el suelo |
| 104 | **En una carta aeronáutica, una zona determinada, cuyos límites son 10000ALT/SEA, significa:** |
| a) | Que el límite inferior de la zona es el mar |
| b) | Que el límite superior de la zona es nivel de vuelo 10000 |
| c) | Que el límite inferior de la zona comienza en la tierra |
| d) | Que el límite superior de la zona es 10000 sobre el terreno |
| 105 | **Vemos en una carta una zona LED52 cuyos límites verticales son 8000 ft ALT/1000 ft AGL ¿podemos pasar?** |
| a) | No, en ningún caso |
| b) | Sí, si mantenemos el vuelo debajo de 8000 pies de altura |
| c) | Sí, si mantenemos el vuelo por debajo de 1000 pies de altura |
| d) | Es posible pasar manteniendo un máximo de 1000 pies de altitud |
| 106 | **Vemos en una carta una zona LED55 cuyos límites verticales son 4000 ft ALT/1000 ft AGL ¿podemos pasar en ULM?** |
| a) | No, nunca |
| b) | No si la zona está activada |
| c) | Sí, si mantenemos el vuelo por debajo de 1000 pies de altura |
| d) | Sí, manteniendo nivel de vuelo 4000 |
| 107 | **¿Qué significa en una carta aeronáutica, un límite superior o inferior FL 460?** |
| a) | Límite que está a 460 pies de altura |
| b) | Límite que está a nivel de vuelo 460, o lo que es lo mismo, 46000 pies con QFE (1013,2Mb) calado en el altímetro |
| c) | Límite que está a nivel de vuelo 460, o lo que es lo mismo, 46000 pies con QNH (1013,2Mb) calado en el altímetro |
| d) | Límite que está a 46000 pies de altitud, con QNH calado en el altímetro |
| 108 | **Un CTR es:** |
| a) | Una región de control cuyo límite inferior comienza a una determinada altura sobre el terreno, dejando libre un espacio por debajo |
| b) | Una zona de control de aeródromos militares |
| c) | Una zona de control en torno a un aeropuerto o aeródromo controlado, cuyo límite inferior está en la superficie |
| d) | El área de alcance visual de los controladores en torno a una torre de control |
| 109 | **Si en una carta aeronáutica, vemos que hay una zona así: LER154 6000 ft ALT/GND-SEA ¿que significa?** |
| a) | Es una zona reestablecida, con límites verticales desde el suelo o mar hasta 6000 pies de altitud |
| b) | Es una zona restringida, con límites verticales desde el suelo o mar hasta 6000 pies de altitud |
| c) | Es una zona restringida, con límites verticales desde el suelo o mar hasta nivel de vuelo 6000 |
| d) | Es una zona peligrosa, con límites verticales desde el suelo o mar hasta 6000 pies de altitud |
| 110 | **En el apartado ENR del AIP consultamos el horario de activación de una zona LED concreta, y dice así: MON/THU EXC HOL: 0600-2300 FRI EXC HOL: 0600-1500 ¿Qué significa?** |
| a) | Activada de lunes a jueves de 6:00 a 23:00, y los viernes de 6:00 a 15:00, en todo caso días festivos |
| b) | Activada de lunes a jueves de 6:00 a 23:00, y los viernes de 6:00 a 15:00, en todo caso días laborables |
| c) | Estos datos son sólo válidos para vuelos IFR |
| d) | Desactivada de lunes a jueves de 6:00 a 23:00, y los viernes de 6:00 a 15:00, en todo caso días laborables |
| 111 | **En una carta aeronáutica, hay una zona determinada LED128 UNL/SEA ¿qué significa?** |
| a) | Zona prohibida cuyo límite superior es ilimitado, y el inferior es el mar, en la que no se podrá volar nunca |
| b) | Zona prohibida cuyo límite superior es ilimitado, y el inferior es el mar |
| c) | Zona peligrosa cuyo límite superior es ilimitado, y el inferior es el mar |
| d) | Zona peligrosa cuyo límite superior es ilimitado, y el inferior es el mar, en la que no se podrá volar nunca |
| 112 | **En los límites verticales de una zona LER, vemos 3500 ft ALT. Esto significa** |
| a) | 3500 pies de altura |
| b) | 3500 metros de altura |
| c) | 3500 pies de altitud |
| d) | 3500 metros de altitud |
| 113 | **En los límites verticales de una zona LER, vemos 1000 ft AGL. Esto significa** |
| a) | 1000 metros de altitud |
| b) | 1000 pies de altura |
| c) | 1000 pies de altitud |
| d) | 1000 metros de altura |
| 114 | **En los límites verticales de una zona LER, vemos FL 100. Esto significa** |
| a) | Nivel de vuelo 100 |
| b) | 100 pies de altitud |
| c) | 10000 pies de altura |
| d) | 10000 pies de altitud |
| 115 | **En el límite vertical inferior de una zona LEP, vemos GND/SEA. Esto significa:** |
| a) | GND es altura sobre el suelo, SEA sobre el mar |
| b) | No veremos nunca estas siglas en una zona LEP |
| c) | Las siglas GND/SEA sólo estarán en espacios aéreos LED activados |
| d) | El límite inferior es la superficie, que puede ser de la tierra o del mar |
| 116 | **Si una zona LED se activa mediante NOTAM, esto significa que:** |
| a) | Estará inactiva y se podrá volar en ella salvo que haya un NOTAM publicado, que notifique su activación |
| b) | Estará siempre activa y no se podrá volar |
| c) | Una zona LED sólo se activa mediante horarios fijos, nunca mediante un NOTAM |
| d) | Estará siempre activa y se podrá volar con precaución |
| 117 | **Los NOTAM (Notice to Air Men) se crean, entre otras cosas, para alertar a los aviadores de cualquier clase de peligros en una ruta o en algún lugar en especial** |
| a) | Falso |
| b) |  |
| c) |  |
| d) | Verdadero |
| 118 | **Un espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de España, dentro del cual está prohibido el vuelo de aeronaves, excepto las españolas de estado debidamente autorizadas por el Ministerio de Defensa.** |
| a) | Es una zona restringida, con límites verticales desde el suelo o mar hasta 6000 pies de altitud |
| b) | Es una zona peligrosa |
| c) | Es una zona militar de maniobras |
| d) | ES una zona controlada |
| 119 | **Un espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de España, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves de acuerdo con determinadas condiciones especificadas, excepto las aeronaves españolas de estado cuando así lo exija el cumplimiento de su cometido o por razones de emergencia.** |
| a) | Una zona restringida |
| b) | Una zona peligrosa |
| c) | Una base militar |
| d) | Un pasillo aéreo |
| 120 | **Un espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves** |
| a) | Es una zona prohibida |
| b) | Es una zona peligrosa |
| c) | Es una zona de maniobras de aeronaves de estado |
| d) | Es una zona restringida |
| 121 | **Un espacio aéreo de dimensiones definidas cuya activación requiere una reserva de espacio aéreo para uso exclusivo de usuarios específicos durante un período de tiempo determinado.** |
| a) | Es una zona de control ó CTR |
| b) | Es una zona de fauna sensible |
| c) | Es una área de control de tránsito aéreo (TMA) |
| d) | Es un área temporalmente segregada (TSA) |
| 122 | **Las letras identificadoras serán P para zonas prohibidas, R para restringidas y D para peligrosas, precedidas por el indicador de nacionalidad, que, por ejemplo, será LE para España peninsular** |
| a) | Verdadero |
| b) |  |
| c) |  |
| d) | Verdadero |
| 123 | **La abreviatura TSA se usa para identificar las áreas temporalmente segregadas** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Falso |
| d) | Verdadero |
| 124 | **Las siglas LEP significan espacio aéreo peligroso** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) | Falso |
| 125 | **Las siglas LER significan espacio aéreo restaurado** |
| a) | Falso |
| b) |  |
| c) |  |
| d) | Falso |
| 126 | **Antes de iniciar una ruta obtendré información actualizada sobre los espacios aéreos que voy a utilizar, a fin de evitar:** |
| a) | Entrar en una zona peligrosa activada |
| b) | Entrar en una zona prohibida |
| c) | Entrar en un espacio aéreo controlado |
| d) | Todas son correctas |
| 127 | **El límite inferior del Área 1 del TMA de Sevilla es 300 m. AGL/AMSL, esto significa** |
| a) | Que si supero los 300 metros de altitud, habré entrado en una espacio aéreo controlado |
| b) | Que si supero los 300 metros de altura sobre tierra o mar que esté sobrevolando, habré entrado en un área temporalmente segregada |
| c) | Que para un ULM no es posible subir por encima de 300 metros de altitud con QNH calado en el altímetro |
| d) | Que si supero los 300 metros de altura sobre tierra o mar que esté sobrevolando, habré entrado en una espacio aéreo controlado |
| 128 | **Estoy volando bajo el Área 1 del TMA de Sevilla, cuyo límite inferior es 300 m. AGL/AMSL, en mi trayectoria tengo un terreno con una elevación de 1500 pies ¿puedo continuar el vuelo sin entrar en el TMA?** |
| a) | Sí, manteniendo 2500 pies de altitud máxima sobre ese terreno |
| b) | No, pues entraría en el TMA al subir por encima de 300 metros de altitud |
| c) | Sí, pero manteniendo 1500 pies de altitud máxima sobre ese terreno |
| d) | No, pues no debería estar bajo un TMA |
| 129 | **Si un TMA es un espacio aéreo de clase C, esto significa:** |
| a) | Los TMA no pueden ser espacios aéreos de clase C, solo de clase F ó G |
| b) | Que sólo podrán entrar aeronaves en IFR |
| c) | Que es un espacio aéreo restringido |
| d) | Que es un espacio aéreo controlado |
| 130 | **Si en una carta aeronáutica, junto a las siglas de un CTR existe una letra D, esto significa:** |
| a) | Que ese CTR sólo permite la entrada a aeronaves en IFR |
| b) | Que dicho CTR es un espacio aéreo no controlado |
| c) | Que dicho CTR es un espacio aéreo de clase D, y por lo tanto, controlado |
| d) | Que ese CTR sólo permite la entrada a aeronaves en VFR |
| 131 | **Las partes de un circuito de tráfico normal de forma ordenada siguiendo la secuencia desde el despegue son:** |
| a) | Da igual, siempre que operemos en un aeródromo podemos transitar por donde queramos. |
| b) | Despegue, viento cruzado, viento en cola, base, final. |
| c) | No existe esa denominación de “circuito de tráfico” |
| d) | Despegue, viento cruzado, final, base y viento en cola. |
| 132 | **El responsable del mantenimiento en todo momento de la seguridad en vuelo de una aeronave es:** |
| a) | El Jefe de Vuelos. |
| b) | El fabricante del avión. |
| c) | AESA |
| d) | El piloto comandante del avión. |
| 133 | **La documentación tanto de tripulante como de aeronave necesarias para volar son:** |
| a) | Licencia de piloto de ULM en vigor, cédula identificativa, certificado de aeronavegabilidad en vigor, seguro de responsabilidad civil y de acompañantes en caso de modelos biplaza. |
| b) | Ninguna, no es necesario ningún tipo de documentación, no sirven para nada y aportan más peso al avión. |
| c) | DNI o pasaporte |
| d) | Un permiso de AESA para volar. |
| 134 | **Como normas generales del aire deberemos saber que:** |
| a) | Toda aeronave con problemas tiene preferencia para aterrizar |
| b) | Toda aeronave en aproximación final tiene preferencia para aterrizar. |
| c) | Si dos aeronaves están en aproximación final, la que esté más baja y más cerca de la pista es la que tiene preferencia. |
| d) | Todas las respuestas son ciertas. |
| 135 | **Cuál es la velocidad máxima de entrada en pérdida de un ULM?** |
| a) | 65 km/h |
| b) | 75 km/h |
| c) | No existe limitación |
| d) | 55 km/h |
| 136 | **Un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita Servicio de Control de Tránsito Aéreo se conoce como** |
| a) | Espacio aéreo controlado |
| b) | Zona de control |
| c) | FIR o UIR en su caso |
| d) | Aerovía |
| 137 | **En un CTR, se proporciona Servicio de Control a los vuelos IFR solamente** |
| a) | Falso |
| b) | Verdadero |
| c) |  |
| d) |  |
| 138 | **Un NOTAM, da información meteorológica** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) | Falso |
| 139 | **La altitud mínima para vuelos VFR es de** |
| a) | 500 pies de elevación |
| b) | 1000 pies AGL |
| c) | 500 pies AGL |
| d) | 1000 pies de altitud |
| 140 | **¿Qué abreviatura se utiliza para el término "zona de control"?** |
| a) | IFR |
| b) | ATZ |
| c) | ZDC |
| d) | CTR |
| 141 | **Para que un piloto de ULM pueda reportar su altitud de vuelo, debe de ajustar su altímetro a:** |
| a) | QNH (presión a nivel del mar) |
| b) | QFE ( Presión a nivel de pista) |
| c) | presión autorizada por el ATC |
| d) | QNE ( Presión Standard) |
| 142 | **El vuelo VFR sobre población en un ULM no debe hacerse a menos de:** |
| a) | nunca |
| b) | que vuele dentro de un CTR |
| c) | vuele sobre el obstáculo a 1000 FT o mas |
| d) | solo si es estrictamente imprescindible para tomar |
| 143 | **Cuando una aeronave desciende para aterrizar, al cruzar el nivel de vuelo mas bajo utilizable debe ajustar su altímetro a:** |
| a) | QNE |
| b) | QNH ( presión a nivel medio del mar) |
| c) | QFE |
| d) | no debe de ajustar el altímetro |
| 144 | **Durante el vuelo el piloto al mando de la aeronave tendrá plena autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella mientras:** |
| a) | Cuando lo autorice el propietario |
| b) | Siempre |
| c) | Cuando tenga el seguro a su nombre |
| d) | no se oponga el jefe de vuelos |
| 145 | **En que partes se divide el AIP** |
| a) | GEN, ENR, AD |
| b) | NOTAM 1, NOTAM 2 |
| c) | Tomo 1 y 2 |
| d) | GEN, COM, AD, MET |
| 146 | **Qué significa HJ** |
| a) | Visual nocturno |
| b) | De orto a ocaso |
| c) | Del ocaso al orto |
| d) | Todo el día |
| 147 | **¿Las licencias de ultraligero se revalidan periódicamente?** |
| a) | No, sólo el certificado médico |
| b) | Sí, cada dos años |
| c) | Sólo el primer año |
| d) | Sí, cada cinco años |
| 148 | **¿Cada cuánto tiempo hay que revalidar la licencia de ULM?** |
| a) | Cada cinco años si el piloto es menor de 30 años |
| b) | No hay necesidad, sólo se revalida el certificado médico |
| c) | Cada año |
| d) | Cada dos años |
| 149 | **¿Cuál es la edad mínima para realizar el examen práctico de ULM?** |
| a) | 18 años |
| b) | 17 años |
| c) | 16 años |
| d) | No existe edad mínima para examinarse de práctica |
| 150 | **¿Qué validez tiene el examen teórico?** |
| a) | Ilimitada |
| b) | 12 meses |
| c) | Caduca cuando se caduque el certificado médico |
| d) | 24 meses |
| 151 | **¿Cuántas horas mínimas de vuelo se necesitan para presentarse a examen práctico?** |
| a) | 1 hora de vuelo solo |
| b) | 10 horas en cualquier modalidad |
| c) | 3 horas de navegación |
| d) | 15 horas en cualquier modalidad, excepto en desplazamiento de centro de gravedad, que son 10 horas |
| 152 | **Las horas mínimas necesarias de vuelo solo, que el alumno debe realizar para presentarse a examen son:** |
| a) | 3 horas |
| b) | 10 horas |
| c) | El alumno no debe volar solo |
| d) | 1 hora |
| 153 | **¿Cuál es la edad mínima con la cual se puede expedir la licencia de ULM?** |
| a) | 16 años |
| b) | 17 años |
| c) | No existe edad mínima para expedir la licencia de ULM |
| d) | 18 años |
| 154 | **¿Cuántas horas se necesitan como mínimo para renovar la licencia de ULM?** |
| a) | 10 horas en el tipo de aeronave para el cual se desea renovar la habilitación |
| b) | Sólo se necesita haber volado un vuelo el último año |
| c) | 4 horas |
| d) | 5 horas voladas como piloto al mando el último año en el tipo de aeronave para el cual se desea renovar la habilitación |
| 155 | **¿Para revalidar una habilitación específica (MAF, AG, DCG, HD ó H), me sirven las horas en otras habilitaciones?** |
| a) | No existen las renovaciones de habilitaciones |
| b) | Sí, si se han volado 40 horas en otro tipo de aeronave desde la última renovación |
| c) | Sí, con un máximo de tres horas |
| d) | No, deben ser un mínimo de 5 horas voladas el último año en el tipo específico de aeronave |
| 156 | **¿Quién realiza los exámenes teóricos y prácticos de ULM?** |
| a) | El instructor de la escuela |
| b) | Examinadores reconocidos por AESA |
| c) | Examinadores médicos aeronáuticos |
| d) | El instructor escuela realiza el teórico y personal de AESA el práctico |
| 157 | **¿Es necesario renovar la habilitación de radiofonista?** |
| a) | Sólo hay que renovarla con una prueba de radio si ha caducado la licencia |
| b) | Si, hay que realizar una prueba cada vez que se quiera renovar la licencia de radiofonista |
| c) | No |
| d) | La habilitación de radiofonista se considera renovada siempre que se renueve una habilitación asociada a la licencia |
| 158 | **¿Puede un alumno piloto volar con un acompañante?** |
| a) | Sí |
| b) | Sí, solo si el pasajero es piloto |
| c) | No, excepto si el pasajero es otro alumno piloto |
| d) | No |
| 159 | **¿Puede un alumno piloto cruzar la frontera española si está volando sólo?** |
| a) | Sólo si tiene autonomía para volver |
| b) | Sí, siempre que sea un vuelo de entrenamiento |
| c) | Sólo si tiene contacto radio con el instructor |
| d) | No |
| 160 | **¿Qué porcentaje de preguntas hay que responder correctamente para aprobar el examen teórico?** |
| a) | Para aprobar el examen teórico hay que responder 20 preguntas correctamente |
| b) | El 50% |
| c) | El 90% |
| d) | El 75% |
| 161 | **¿Si el certificado médico está vencido, puedo volar si la licencia está en vigor?** |
| a) | No |
| b) | No, excepto si volamos con un piloto comercial como acompañante |
| c) | Sí |
| d) | Si, si se vuela dentro del siguiente mes a la caducidad del certificado médico |
| 162 | **Cuál es la edad mínima para poder ser alumno-piloto?** |
| a) | 17 años |
| b) | No existe edad mínima. |
| c) | 16 años |
| d) | 18 años |
| 163 | **Para la realización del examen práctico, el alumno piloto deberá cumplir los siguientes requisitos:** |
| a) | Mantener en vigor el certificado médico. |
| b) | Haber completado la instrucción práctica que incluirá tres horas de vuelo solo. |
| c) | Todas son correctas. |
| d) | Haber superado el examen teórico dentro de los 24 meses anteriores. |
| 164 | **Las licencias y habilitaciones se revalidan \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ y se renuevan \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. (ELEGIR LA RESPUESTA QUE COMPLETE LOS ESPACIOS EN BLANCO EN EL ORDEN CORRECTO)** |
| a) | por habilitaciones caducadas / las licencias |
| b) | si han caducado / cada dos años |
| c) | si han caducado o perdido su validez / solo antes de que caduquen |
| d) | cada dos años y antes de que caduquen / si han caducado |
| 165 | **¿Cuántas horas de vuelo se necesitan para obtener el certificado de examinador?** |
| a) | No son necesarias horas mínimas, sólo el bachillerato |
| b) | Ciento cincuenta horas como piloto al mando |
| c) | Doscientas horas |
| d) | Quinientas horas como piloto al mando y 150 horas en el tipo de aeronave para la cual se desea calificar |
| 166 | **¿Es necesario pasar una prueba de vuelo para obtener el certificado de examinador?** |
| a) | Sí, hay que pasar una prueba de vuelo |
| b) | Hay que pasar la prueba de vuelo sólo si se tienen menos de 1000 horas |
| c) | No hay que pasar una prueba de vuelo para ser examinador |
| d) | Hay que pasar la prueba de vuelo sólo si se tienen menos de 500 horas |
| 167 | **¿Qué atribuciones tiene un "examinador experimentado"?** |
| a) | Poder examinar a sus propios alumnos, en caso de tener escuela propia dicho examinador |
| b) | Poder realizar evaluaciones para obtener la habilitación de instructor y de examinador |
| c) | Poder examinar más de 5 alumnos en un día |
| d) | Poder realizar exámenes en toda la geografía española |
| 168 | **¿Cuáles son los requisitos para poder obtener la habilitación de instructor de ULM?** |
| a) | Acreditar un mínimo de 200 horas de vuelo en el tipo de ULM que quiere instruir y poseer dicha habilitación en vigor |
| b) | Tener Bachiller aprobado |
| c) | Pasar un examen teórico y uno práctico, sin necesidad de horas mínimas |
| d) | Acreditar un mínimo de 100 horas de vuelo y tener en vigor la habilitación en la que quiere instruir |
| 169 | **¿Qué es necesario para obtener la habilitación de radiofonista?** |
| a) | Poseer la licencia de piloto de ultraligero, con al menos una habilitación en vigor, y superar una prueba teórica y otra práctica realizada por AESA |
| b) | Volar con instructor en espacio aéreo controlado un mínimo de 10 horas y 10 vuelos |
| c) | Realizar una prueba teórica y acreditar 200 horas de vuelo |
| d) | Realizar una prueba práctica en vuelo |
| 170 | **Área LER 71 C. El límite superior es : 2400 pies ALT** |
| a) | Falso |
| b) |  |
| c) |  |
| d) | Verdadero |
| 171 | **Respecto al área LED 125. Puede haber alguna actividad que suponga peligro para el vuelo** |
| a) | Verdadero |
| b) |  |
| c) |  |
| d) | Falso |
| 172 | **Respecto al área LED 125. Un vuelo VFR necesita permiso de control para entrar** |
| a) | Verdadero |
| b) | Falso |
| c) |  |
| d) |  |
| 173 | **Respecto al área LED 125. El límite inferior es: 5000 pies de altitud** |
| a) | Verdadero |
| b) |  |
| c) |  |
| d) | Falso |
| 174 | **Respecto al área LED 125. El límite superior es: nivel de vuelo 245** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Falso |
| d) | Verdadero |
| 175 | **Respecto al área F20, en la zona de la sierra de Madrid. El límite inferior es: el suelo** |
| a) | Verdadero |
| b) | Falso |
| c) |  |
| d) |  |
| 176 | **Respecto al área F 20. El límite superior es: 500 pies de altura** |
| a) |  |
| b) | Falso |
| c) |  |
| d) | Verdadero |
| 177 | **Respecto al área F20** |
| a) | Es un espacio natural protegido |
| b) | Es un espacio natural protegido |
| c) | Es un espacio natural protegido |
| d) | es un área prohibida |
| 178 | **Respecto al área F20** |
| a) | Podemos entrar con permiso del controlador |
| b) | ninguna de las anteriores |
| c) | No podemos entrar |
| d) | podemos entrar si es en hidroavión |
| 179 | **Cualquier área D, R, P o F, publicada en los mapas de navegación, está activa siempre** |
| a) | de lunes a viernes |
| b) | ninguna es correcta |
| c) | no necesariamente |
| d) | los fines de semana |
| 180 | **Donde podemos consultar las peculiaridades e información de un área D, R, P o F** |
| a) | en el RCA |
| b) | en los metar |
| c) | en el AIP |
| d) | en el decreto que regula el vuelo en ulm |
| 181 | **El límite inferior de un CTR es el suelo** |
| a) |  |
| b) | Falso |
| c) | Verdadero |
| d) |  |
| 182 | **Para entrar en espacio aéreo A, un vuelo VFR** |
| a) | solo pueden entrar los planeadores |
| b) | se puede entrar con plan de vuelo |
| c) | no puede entrar |
| d) | necesita permiso de control |
| 183 | **De acuerdo al RCA, un vuelo VFR que quiera entrar en espacio aereo C, tiene que pedir permiso a control** |
| a) |  |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) | Falso |
| 184 | **Para entrar en espacio aéreo G, necesitamos permiso de control** |
| a) | Verdadero |
| b) |  |
| c) | Falso |
| d) |  |
| 185 | **Para información sobre actividad de paracaidismo en las inmediaciones de un aerodromo, un piloto debe** |
| a) | Consultar los notam en vigor |
| b) | Consultar los TAFOR |
| c) | Consultar las notas colocadas en la cartelera sitiada en la oficina del jefe de vuelos |
| d) | llamar 24 horas antes al aeródromo |
| 186 | **¿Si en vuelo de crucero nos encontramos con algunas nubes cúmulos dispersas y al mismo nivel que deberíamos hacer?** |
| a) | Atravesarlas si tenemos horizonte artificial instalado |
| b) | Atravesarlas si tenemos experiencia |
| c) | Evitarlas y no pincharlas |
| d) | Subir lo más posible antes de llegar a ellas |
| 187 | **En la clasificación del espacio aéreo, el espacio "A":** |
| a) | Es para uso exclusivo de vuelos en IFR |
| b) | Es para uso exclusivo de vuelos en VFR |
| c) | Puede ser utilizado en IFR y VFR, pero es controlado |
| d) | Es de libre uso por vuelos VFR e IFR |
| 188 | **¿Puede utilizar un ULM los espacios aéreos de clase "F" y "G"?** |
| a) | No, está prohibido |
| b) | El "G" sí, el "F" no |
| c) | El "F" sí, el "G" no |
| d) | Sí, de hecho son los que puede utilizar, al no ser controlados, aunque han de cumplir otras limitaciones |
| 189 | **¿Qué es un TMA?** |
| a) | Un área terminal de control, cuyo límite inferior está a cierta altura sobre el terreno y que engloba a varios aeropuertos controlados |
| b) | Lo mismo que un CTR, pero para varios aeropuertos |
| c) | Un espacio aéreo temporalmente abierto |
| d) | Un espacio aéreo temporalmente segregado |
| 190 | **En una carta VFR, un espacio aéreo restringido, se identificará mediante** |
| a) | Las siglas del código OACI para la zona, seguido de una letra R, y los límites inferior y superior |
| b) | Las siglas del código OACI para la zona, seguido de una letra P, y los límites inferior y superior |
| c) | Las siglas del código OACI para la zona, seguido de una letra R, un número de identificación en el AIP y el límite superior |
| d) | Las siglas del indicador OACI del lugar, seguido de una letra R, un número para su identificación en el AIP, y los límites inferior y superior |
| 191 | **¿Dónde se consulta el horario de activación de una zona peligrosa (LED)?** |
| a) | En el AIP, apartado GEN |
| b) | En el API |
| c) | En el AIP, apartado ENR |
| d) | En el AIP, apartado AD |
| 192 | **Si vemos en una carta un espacio aéreo con las siglas LEP, que indica un límite superior de FL080, ¿qué significa?** |
| a) | Que el límite inferior está a 8000 pies de altura |
| b) | Que el límite inferior está en el nivel de vuelo 080, o lo que es lo mismo, 8000 pies con QNE calado |
| c) | Que el límite superior está a 8000 pies de altitud |
| d) | Que el límite superior está en el nivel de vuelo 080, o lo que es lo mismo, 8000 pies con QNE calado |
| 193 | **Si vemos en una carta un espacio aéreo con las siglas LED, que indica un límite inferior de 2500AGL, ¿qué significa?** |
| a) | Que su límite inferior está a 2500 pies sobre el mar |
| b) | Que el límite inferior está a 2500 pies de altura |
| c) | Que el límite inferior está a 2500 pies de altitud |
| d) | Que el límite inferior está a 2500 metros de altura |
| 194 | **Las siglas LED111 en una carta VFR, significan:** |
| a) | Indicador de lugar OACI para España peninsular, seguido de la letra D, espacio aéreo peligroso, y su identificación |
| b) | Código OACI para Canarias, seguido de la letra D, espacio aéreo peligroso, y su identificación |
| c) | Espacio aéreo controlado tipo D |
| d) | Código OACI para España peninsular, seguido de la letra D, espacio aéreo restringido, y su identificación para consultar el horario en el AIP |
| 195 | **Las siglas GCR111, significan** |
| a) | Indicador de lugar OACI para Canarias, seguido de la letra R, espacio aéreo restringido, y su identificación |
| b) | Código OACI para Canarias, seguido de la letra R, espacio aéreo reestablecido, y su identificación |
| c) | Código OACI para España peninsular, seguido de la letra R, espacio aéreo restringido, y su identificación |
| d) | Código OACI para Ceuta y Melilla, seguido de la letra R, espacio aéreo restringido, y su identificación |
| 196 | **En una carta trazamos una ruta y vemos que cruza un espacio aéreo peligroso cuyos límites son FL140/2500AGL, ¿cómo procederemos?** |
| a) | Evitaremos pasar, dando un rodeo |
| b) | Seguiremos la ruta dibujada en la carta, ya que cumpliendo las limitaciones para ULM no entraré en ese espacio |
| c) | Consultaremos la activación en el AIP, y lo evitaremos sólo si está activado |
| d) | Mantendré 2500 pies de altitud máxima para pasar por debajo |
| 197 | **Quedan prohibidos los vuelos de ultraligeros sobre zonas urbanas** |
| a) | Nunca |
| b) | Siempre |
| c) | No, si se obtiene el correspondiente permiso del jefe de vuelos |
| d) | No, mientras no se trate de espacios aéreos restringidos |
| 198 | **En concreto, la zona LED119 tiene unos límites FL 600/FL 245 ¿podemos seguir nuestra ruta dibujada en la carta, si vemos que pasa por esta zona, si la zona está activada?** |
| a) | Sí, pues su límite inferior está en el nivel de vuelo 245, que son 24500 pies con QNE calado |
| b) | Sí, pues las zonas D no afectan a los ULM, estén o no activadas |
| c) | No, pues sus límites son desde 245 pies de altura hasta 6000 pies de altura, y no podremos pasar no por encima ni por debajo |
| d) | No, en ningún caso, pues está activada |
| 199 | **Definición de horario nocturno** |
| a) | Tiempo entre el ocaso y el amanecer |
| b) | desde una hora después del ocaso, hasta una hora antes del amanecer |
| c) | Desde el ocaso hasta una hora antes del amanecer |
| d) | Depende del hemisferio |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | NAVEGACIÓN   |  |  | | --- | --- | | 1 | **La brújula tiene un error en viraje, que, en el hemisferio norte, consiste en:** | | a) | Se retrasa en virajes hacia el Norte y se adelanta en virajes hacia el Sur | | b) | La brújula no tiene errores en los virajes | | c) | Se adelanta en virajes hacia el Norte y en virajes hacia el Sur | | d) | Se adelanta en virajes hacia el Norte y se retrasa en virajes hacia el Sur | | 2 | **La brújula nos indica:** | | a) | El Norte geográfico | | b) | Rumbos cartesianos | | c) | Rumbos magnéticos | | d) | Rumbos geográficos | | 3 | **Si tenemos una declinación Oeste (W), el Norte magnético se encontrará:** | | a) | En España sólo existe declinación Este (E) | | b) | A la derecha del geográfico | | c) | Coincidirá con el geográfico | | d) | A la izquierda del geográfico | | 4 | **En el hemisferio sur, durante la deceleración posterior a un aterrizaje en dirección este, la brújula magnética indicara:** | | a) | Ningún viraje aparente. | | b) | Un viraje aparente hacia el norte. | | c) | Una fluctuación del rumbo en torno a 090. | | d) | Un viraje aparente hacia el sur. | | 5 | **Un vuelo VFR, para entrar en un CTR sin permiso del controlador, tiene que mantenerse a 1000 pies y en condiciones VMC** | | a) | Falso | | b) | Verdadero | | c) |  | | d) |  | | 6 | **Para navegar a la estima, es muy importante apuntar la hora de despegue** | | a) | Verdadero | | b) |  | | c) |  | | d) | Falso | | 7 | **Para navegar hoy día, con saber usar el GPS, es suficiente. La navegación con la carta no es necesario conocerla** | | a) | Verdadero | | b) | Falso | | c) |  | | d) |  | | 8 | **Para saber navegar correctamente, hay que conocer los principios de la navegación VOR** | | a) |  | | b) | Falso | | c) | Verdadero | | d) |  | | 9 | **AGL significa** | | a) | sobre el suelo | | b) | indicativo IATA de malaga | | c) | elevación | | d) | altitud | | 10 | **La diferencia entre el norte geográfico y el magnético se llama** | | a) | No hay diferencia | | b) | Declinación | | c) | Histeresis | | d) | Deriva | | 11 | **La brújula presenta errores que tienen como origen la inclinación y aceleración del avión** | | a) |  | | b) | Verdadero | | c) | Falso | | d) |  | | 12 | **Un piloto con rumbo 270, recibe el mensaje "Trafico a sus 3, a 2 millas con rumbo este"  Hacia donde debe mirar para localizar a dicho trafico** | | a) | Este | | b) | Oeste | | c) | Este | | d) | Norte | | 13 | **Con los siguientes datos Track- 050 Rumbo- 040 Velocidad relativa 75 kts Velocidad sobre el suelo 65 kts  Determine dirección y velocidad del viento** | | a) | 105 grados 16 kts | | b) | 355 grados 16 kts | | c) | 105 grados 16 kts | | d) | 355 grados 10 kts | | 14 | **La proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria que sigue el avión, se llama** | | a) | Rumbo | | b) | Dirección | | c) | Deriva | | d) | Track | | 15 | **Un vuelo VFR, si su rumbo magnético es de 260 grados, a que nivel debe volar** | | a) | Par | | b) | Impar mas 500 | | c) | Impar | | d) | Par mas 500 | | 16 | **Una milla nautica, equivale a 1852 metros** | | a) | Verdadero | | b) | Falso | | c) |  | | d) |  | | 17 | **¿Cuando podemos volar en el interior de un CTR Militar en España?** | | a) | Solo los dias que no operen los militares y los días festivos | | b) | Siempre que no molestemos al trafico aereo | | c) | Nunca | | d) | solo con autorización expresa | | 18 | **En navegación, la situación de una aeronave, queda definida por:** | | a) | La velocidad verdadera (TAS) | | b) | La posición con relación a otra aeronave | | c) | Todas son correctas | | d) | Coordenadas, o por la posición con relación a un punto bien identificado | | 19 | **¿Qué es un meridiano?** | | a) | Un círculo menor que corta a la esfera de la Tierra paralelamente al Ecuador, y donde se mide la longitud | | b) | Un círculo menor que corta a la esfera de la Tierra paralelamente al Ecuador, y donde se mide la latitud | | c) | Un círculo máximo que pasa por los Polos, perpendicular al Ecuador, donde se mide la longitud | | d) | Un círculo máximo que pasa por los Polos, perpendicular al Ecuador, donde se mide la latitud | | 20 | **¿Qué es un paralelo?** | | a) | Un círculo mayor que corta a la esfera de la Tierra paralelamente al Ecuador | | b) | Un círculo menor que corta a la esfera de la Tierra paralelamente al Ecuador | | c) | Un círculo máximo que pasa por los Polos y es, por tanto, perpendicular al Ecuador | | d) | Un círculo máximo que pasa por los Polos y es, por tanto, paralelo al Ecuador | | 21 | **Sobre los meridianos y paralelos, podemos afirmar que:** | | a) | Los meridianos son circulos menores, mientras que los paralelos son círculos máximos | | b) | Los paralelos son siempre iguales; los meridianos van disminuyendo de tamaño a medida que se acercan a los Polos | | c) | A y B son correctas | | d) | Los meridianos son siempre iguales; los paralelos van disminuyendo de tamaño a medida que se acercan a los Polos | | 22 | **Cualquier punto de la superficie de la Tierra puede ser situado exactamente por la intersección de un meridiano y un paralelo** | | a) |  | | b) |  | | c) | Falso | | d) | Verdadero | | 23 | **Respecto a la latitud:** | | a) | Puede ser Norte o Sur | | b) | Es la distancia angular del punto considerado, tomando como referencia el Ecuador | | c) | Es la distancia angular del punto considerado, medida sobre el meridiano | | d) | Todas son correctas | | 24 | **En navegación, la longitud es:** | | a) | La distancia angular del punto considerado, medida sobre el meridiano y tomando como referencia el Ecuador, y puede ser Este u Oeste | | b) | La distancia angular del punto considerado, medida sobre el paralelo y tomando como referencia el Meridiano 0, y puede ser Norte o Sur | | c) | La distancia angular del punto considerado, medida sobre el meridiano y tomando como referencia el Ecuador, y puede ser Norte o Sur | | d) | La distancia angular del punto considerado, medida sobre el paralelo y tomando como referencia el Meridiano 0, y puede ser Este u Oeste | | 25 | **El meridiano 0 también se conoce como:** | | a) | Meridiano de Greenwich | | b) | Meridiano de referencia | | c) | Circulo menor | | d) | Meridiano de abscisas | | 26 | **Un rumbo 045º es:** | | a) | Un rumbo Suroeste | | b) | Un rumbo Noroeste | | c) | Un rumbo Noreste | | d) | Un rumbo Sureste | | 27 | **La milla náutica:** | | a) | Se define como la longitud de un minuto de arco de paralelo | | b) | Se define como la longitud de un grado de arco de meridiano | | c) | Se define como la longitud de un minuto de arco de meridiano | | d) | Se define como la longitud de un grado de arco de paralelo | | 28 | **Un nudo es:** | | a) | El recorrido que hace una aeronave en un minuto | | b) | Una milla terrestre por hora | | c) | 1,6 km/h | | d) | Una milla náutica por hora | | 29 | **En navegación aérea, la hora se expresa:** | | a) | En horas y minutos locales | | b) | En horas decimales UTC ó ZULU | | c) | En horas decimales locales | | d) | En horas y minutos UTC ó ZULU | | 30 | **La ruta ortodrómica y la loxodrómica son iguales:** | | a) | En rumbos exactos N, S, E, y W | | b) | Siempre | | c) | En rumbos E y W solamente | | d) | Nunca | | 31 | **La ortodrómica es:** | | a) | La línea que une dos puntos de la superficie de la Tierra en la menor distancia posible, pero sin mantener el rumbo constante | | b) | La línea que une dos puntos de la superficie de la Tierra en la menor distancia posible, pero sin mantener el rumbo constante | | c) | La línea que une dos puntos de la superficie de la Tierra sin mantener el rumbo constante | | d) | La línea que une dos puntos de la superficie de la Tierra manteniendo un rumbo constante, pero no en la menor distancia posible | | 32 | **La línea loxodrómica:** | | a) | Todas son correctas | | b) | Coincide con la ortodrómica en rumbos exactos N, S, E, W | | c) | Es la línea que une dos puntos de la superficie de la Tierra manteniendo un rumbo constante, pero no siempre en la menor distancia posible | | d) | En rumbos distintos a E y W forma una espiral que tiende al polo (N ó S) | | 33 | **¿Qué significa que una carta aeronáutica es conforme?** | | a) | Todas son correctas | | b) | Que, en los alrededores de un punto dado, la escala es la misma en todas direcciones | | c) | Que preserva los ángulos (y por tanto, las formas) a nivel local | | d) | Que los meridianos y paralelos son perpendiculares entre si, aunque no sean lineas rectas | | 34 | **¿Qué significa que una carta aeronáutica es equivalente?** | | a) | Que mantiene las proporciones entre las áreas representadas | | b) | Que mantiene las proporciones entre las áreas representadas | | c) | Que no mantiene las proporciones entre las áreas representadas | | d) | A y C son correctas | | 35 | **Una proyección cilíndrica es aquella en la que:** | | a) | La superficie desarrollable en la que se representa la figura es un cilindro | | b) | Se proyecta una figura en un plano cónico | | c) | Una figura se representa como si se reflejase en la cara exterior de un cilindro | | d) | La superficie desarrollable en la que se representa la figura es un cono | | 36 | **La carta Mercator es:** | | a) | Una proyección cónica | | b) | Una proyección cilíndrica | | c) | Una proyección donde pueden medirse las distancias directamente, pero no los rumbos | | d) | Una proyección estereográfica | | 37 | **Una proyección cónica es aquella:** | | a) | Que no puede ser secante | | b) | La superficie desarrollable en la que se representa la figura es un cilindro | | c) | Todas son falsas | | d) | En la que la superficie desarrollable en la que se representa la figura es un cono | | 38 | **¿Qué es la escala de una carta?** | | a) | El grupo de líneas de gratícula existente en la misma | | b) | Todas son correctas | | c) | La marca de graduación de los meridianos y paralelos | | d) | La relación existente entre el tamaño del objeto representado en la carta y la realidad | | 39 | **Indique cuál es la carta utilizada normalmente en aviación visual** | | a) | Proyección cónica conforme de Lambert | | b) | Proyección cilíndrica conforme de Lambert | | c) | Todas son falsas | | d) | Proyección azimutal de Lambert | | 40 | **Sobre la carta de proyección cónica conforme de Lambert** | | a) | Es una proyección cónica | | b) | Es prácticamente equidistante | | c) | Es una proyección normal secante | | d) | Todas son correctas | | 41 | **Sobre la carta tipo mercátor** | | a) | Todas son correctas | | b) | Todas son correctas | | c) | Todas son correctas | | d) | No es equivalente | | 42 | **¿Qué es una CTR?** | | a) | Un espacio aéreo prohibido | | b) | Un área de control sobre uno o varios aeropuertos | | c) | Una Zona de control, sobre un aeropuerto controlado | | d) | Un espacio aéreo permitido al ULM | | 43 | **¿Qué es un CTA?** | | a) | Una región de control, en torno a un aeropuerto controlado | | b) | Un área terminal, que alberga debajo varios aeropuertos | | c) | Un área de control, en torno a un aeropuerto controlado, cuyo límite inferior está a cierta altura sobre el terreno. | | d) | Un espacio aéreo no controlado | | 44 | **En ausencia de viento la TAS y la GS son iguales** | | a) | Falso | | b) |  | | c) | Verdadero | | d) |  | | 45 | **Si vuelo con rumbo 250º y tengo viento de 250º, tengo viento de cara** | | a) |  | | b) | Falso | | c) | Verdadero | | d) |  | | 46 | **Si durante un vuelo con viento lateral de la izquierda, compruebo que la referencia que tengo debajo no se corresponde con la que debería tener, buscaré la correcta inicialmente:** | | a) | Por detrás | | b) | Por delante | | c) | Por mi izquierda | | d) | Por mi derecha | | 47 | **Cuando estemos en tramo viento en cola de la pista 36, nuestro rumbo será** | | a) | 360º | | b) | 270º | | c) | 180º | | d) | 0º | | 48 | **En ausencia de viento, el rumbo de brújula a seguir, será** | | a) | El obtenido en la carta, más o menos la variación, si es E ó W respectivamente | | b) | El obtenido en la carta | | c) | El obtenido en la carta, más o menos la variación, si es W ó E respectivamente | | d) | El obtenido en la carta, más o menos la deriva, si es W ó E respectivamente | | 49 | **Rumbo geográfico 095, declinación 15ºE, viento 0, indique rumbo magnético** | | a) | 095º | | b) | 115º | | c) | 080º | | d) | 110º | | 50 | **Rumbo geográfico 270, declinación 5ºW, viento 0. Indique rumbo magnético** | | a) | 270 | | b) | 265 | | c) | 275 | | d) | 260 | | 51 | **Rumbo verdadero 090, declinación 0º, viento 270º 20kt** | | a) | Tengo 20 nudos de viento en cara | | b) | Tengo 20 km/h de viento en cara | | c) | Tengo 20 km/h de viento en cola | | d) | Tengo 20 nudos de viento en cola | | 52 | **Durante la navegación no puedo obtener información de la elevación del terreno desde la carta** | | a) |  | | b) | Verdadero | | c) | Falso | | d) |  | | 53 | **Rumbo 100, viento 060 15kt, TAS 165km/h. Hallar la GS** | | a) | 160 km/h | | b) | 147 km/h | | c) | 178 km/h | | d) | 180 km/h | | 54 | **Rumbo 050, viento 230 20kt, TAS 100kt. Hallar la GS** | | a) | 85kt | | b) | 125 kt | | c) | 120kt | | d) | 80kt | | 55 | **Rumbo 300, viento 330 10kt, TAS 185 km/h. Hallar la GS** | | a) | 169 km/h | | b) | 165 km/h | | c) | 201 km/h | | d) | 203 km/h | | 56 | **Un avión consume 15 litros por hora de vuelo ¿cuanto consumirá en 20 minutos?** | | a) | 10 litros | | b) | 5 litros | | c) | 4 litros | | d) | 10 litros | | 57 | **Para corregir la deriva provocada por un viento lateral de la izquierda, procederemos** | | a) | Llevando un rumbo menor al calculado inicialmente | | b) | Llevando un rumbo mayor al calculado inicialmente | | c) | Pisando pie derecho | | d) | Pisando pie izquierdo | | 58 | **Si yendo a rumbo 085º constante, se incrementa la intensidad del viento de 175º** | | a) | Iremos cada vez más a la izquierda de la ruta trazada | | b) | Iremos paralelos a la ruta trazada, pero a su derecha | | c) | Iremos cada vez más a la derecha de la ruta trazada | | d) | Iremos paralelos a la ruta trazada, pero a su izquierda | | 59 | **Hemos calculado un vuelo en línea recta dividido en 5 tramos de 20 minutos de duración cada uno. Al ejecutar el vuelo nos damos cuenta que el primer tramo hemos tardado en realizarlo 25 minutos. Habiendo mantenido una velocidad constante ¿qué puedo esperar?** | | a) | Que tardaremos 25 minutos menos en hacer el vuelo completo | | b) | Que tengo viento de cola | | c) | Que tardaremos 25 minutos más en hacer el vuelo completo | | d) | Todas son falsas | | 60 | **En qué tipo de cartas podemos encontrar que los paralelos y los meridianos son paralelos entre si?** | | a) | Gnómica | | b) | Cónica | | c) | Mercator | | d) | Lambert | | 61 | **Como se denomina la ruta que une dos puntos formando siempre el mismo ángulo con los meridianos?** | | a) | Ninguna es correcta | | b) | Ortodrómica | | c) | Loxodrómica | | d) | Directa | | 62 | **Un altimetro calado con QNH nos indicará** | | a) | Nivel de vuelo | | b) | Altura | | c) | Altitud | | d) | Ninguna es correcta | | 63 | **Un altímetro calado con QFE nos indicará** | | a) | Altitud | | b) | Altura | | c) | Nivel de vuelo | | d) | Ninguna es correcta | | 64 | **La distancia vertical entre un avión y el suelo se denomina:** | | a) | Nivel | | b) | Altura | | c) | Altitud | | d) | Ninguna es correcta | | 65 | **La distancia vertical entre un avión y el nivel medio del mar se denomina:** | | a) | Altura | | b) | Ninguna es correcta | | c) | Altitud | | d) | Nivel | | 66 | **Que tipo de reglaje de altímetro se utiliza en aviación por debajo del nivel de transición** | | a) | Ninguna es correcta | | b) | QFE | | c) | QNH | | d) | QNE | | 67 | **Respecto a la figura adjunta de un triángulo de viento (figura\_001.jpg). La distancia entre A y B son 320 Km.; la TAS del avión son 160 Km/h; el viento es de 150º y de 25 km/h de intensidad. ¿Cuál es el tiempo que tardará nuestro avión en ir desde A hasta B?** | | a) | 2 horas | | b) | 2 horas y 1 minuto | | c) | 2 horas y media | | d) | 1 hora y 58 minutos | | 68 | **Respecto a la figura adjunta de un triángulo de viento (figura\_001.jpg). La distancia entre A y B son 320 Km.; la TAS del avión son 160 Km/h; el viento es de 150º y de 25 km/h de intensidad.Teniendo en cuenta que el viento es completamente cruzado, ¿cual es la velocidad respecto al suelo (GS)?** | | a) | 158,03 Km/h | | b) | 160 Km/h | | c) | 167 Km/h | | d) | Con los datos disponibles no se puede calcular | | 69 | **Respecto a la figura adjunta de un triángulo de viento (figura\_001.jpg). La distancia entre A y B son 320 Km.; la TAS del avión son 160 Km/h; el viento es de 150º y de 25 km/h de intensidad. ¿Que rumbo debemos poner para compensar el viento cruzado?** | | a) | 21º | | b) | 60º | | c) | 30º | | d) | 69º | | 70 | **La declinación magnética es el resultado de** | | a) | La diferencia angular entre el norte magnetico y norte geográfico | | b) | Diferencia escalar entre norte magnético y norte geográfico | | c) | Diferencia angular entre norte magnético y rumbo geográfico | | d) | Diferencia angular entre norte magnético y rumbo geográfico | | 71 | **Las declinaciones W, para aplicar rumbo en brújula, siempre se** | | a) | Restan al rumbo magnético | | b) | Restan al rumbo magnético | | c) | Suman al rumbo magnético | | d) | Suman al rumbo geográfico | | 72 | **Las líneas que unen puntos con idéntica declinación magnética se denominan** | | a) | Isógonas | | b) | Antígonas | | c) | Isohipsas | | d) | Anónimas | | 73 | **Para encontrar la frecuencia de APP LEAL, nos iremos a la parte del AIP** | | a) | ENR | | b) | AGA | | c) | Aeródromos | | d) | RAC | | 74 | **Se conoce como ángulo de deriva al** | | a) | Formado por el rumbo geográfico y magnético | | b) | Formado por la ruta y el rumbo | | c) | Desviación magnética medida en grados | | d) | Formado por la ruta geográfica y la magnética | | 75 | **El ángulo de corrección de deriva será** | | a) | Igual que el de deriva y de signo contrario | | b) | Siempre menor que la deriva para navegar correctamente | | c) | Igual que el de deriva y de signo contrario | | d) | Igual que el de deriva y de signo contrario | | 76 | **El aeropuerto de Bilbao tiene las pistas 10/28 y 12/30. ¿cúal usaríamos con viento de 150/15?** | | a) | 12 | | b) | 28 | | c) | 10 | | d) | 12 | | 77 | **el rumbo que medimos en una carta de navegación es:** | | a) | magnético | | b) | directo | | c) | Ninguna es correcta | | d) | geográfico | | 78 | **La dirección del viento se define de donde procede y no la dirección a donde va.** | | a) | Falso | | b) |  | | c) |  | | d) | Verdadero | | 79 | **la latitud de un punto es el ángulo formado por el punto, el centro de la tierra y el Ecuador** | | a) | Verdadero | | b) |  | | c) |  | | d) | Verdadero | | 80 | **La longitud de un punto es el angulo formado por el punto, el centro de la Tierra y el meridiano de Greenwich.** | | a) |  | | b) | Falso | | c) |  | | d) | Verdadero | | 81 | **Los Polos estan en el punto de intersección de todos los meridianos, es decir su longitud es 0.** | | a) |  | | b) |  | | c) | Falso | | d) | Verdadero | | 82 | **Define las Coordenadas Geograficas del Polo Norte :** | | a) | Latitud : N 90 Longitud : 0 | | b) | Latitud: N 0 Longitud : 90 | | c) | Latitud : S 0 Longitud :90 | | d) | Latitud : S 90 Longiotud : 0 | | 83 | **Define las Coordenadas Geograficas del Polo Sur :** | | a) | Latitud : S 0 Longitud : 90 | | b) | Latitud : S 0 Longitud : 0 | | c) | Latitud : N 90 Longitud : 90 | | d) | Latitud : S 90 Longitud : 0 | | 84 | **Todos los puntos que estan en el meridiano de Greenwich tienen longitud Cero grados, los que estan en el antimeridiano de Greenwich tienen longitud 180 grados** | | a) |  | | b) | Falso | | c) | Verdadero | | d) |  | | 85 | **El Punto con Latitud Cero grados y Longitud Cero grados, corresponderia :** | | a) | La intersección de un segundo de latitud y un segundo de Longitud si son Coordenadas Geográficas | | b) | La intersección del Ecuador con el meridiano de Greenwich | | c) | No existen esas Coordenadas Geograficas | | d) | La intersección del paralelo del Ecuador con el antimeridiano de Greenwich | | 86 | **El GPS ¿ Dónde falla ?** | | a) | Paºra vuelos a velocidades superiores a 0,7 Mach | | b) | En que las ondas se refractan en la ionosfera | | c) | En la exactitud de la medida de la situación con errores de hasta 2 NM | | d) | En las carcanias de zonas tormentosas | | 87 | **Si Vd. está navegando con una carta visual. ¿ Qué debe mirar antes, el exterior y luego la carta, o al revés?** | | a) | Primero la carta y luego el exterior | | b) | Depende del tipo de terreno sobre el que volemos | | c) | Primero el exterior y luego la carta | | d) | Es indiferente | | 88 | **Conociendo TAS = 140 Kt, ruta verdadera = 120 grados y viento = 90 grados/30 Kt, declinación 0º, calcular el rumbo verdadero y la velocidad sobre el suelo GS.** | | a) | 128 grados, 166 Kt | | b) | 125 grados, 110 Kt | | c) | 130 grados, 95 Kt | | d) | 112 grados, 114 Kt | | 89 | **¿ Que es la desviación de la brújula ?** | | a) | El error de instalación de la brújula | | b) | La diferencia entre el norte geográfico y el de la brújula | | c) | La diferencia entre el norte geográfico y el de la brújula | | d) | Ninguna es correcta | | 90 | **La distancia entre dos puntos es de 42 milímetros en una carta escala 1:1.600.000. La distancias real entre ambos es de :** | | a) | 36,30 NM | | b) | 3,69 NM | | c) | 370 NM | | d) | 62,2 NM | | 91 | **Cuando dibujamos en triángulo de velocidades, los tres lados de dicho triángulo, corresponden a:** | | a) | TAS, Viento y Ground Speed | | b) | Distancia, Tiempo y Consumo | | c) | Viento, Consumo y Ground Speed | | d) | Distancia, TAS y Viento | | 92 | **Para dibujar el triángulo de velocidades necesitamos conocer varios datos mínimos con anterioridad ¿Cuáles?** | | a) | La TAS de nuestro ULM | | b) | La ruta geográfica a seguir | | c) | Dirección e intensidad del viento | | d) | Todas son ciertas | | 93 | **¿En cuáles de estos casos tendremos que aplicar una corrección de deriva hacia un rumbo mayor?** | | a) | Rumbo 180º, viento 180º | | b) | Rumbo 090º, viento de 290º | | c) | Rumbo 270º, viento de 010º | | d) | Rumbo 140º, viento de 320º | | 94 | **¿En cuáles de estos casos tendremos que aplicar una corrección de deriva hacia un rumbo menor?** | | a) | Rumbo 240º, viento de 250º | | b) | Rumbo 090º, viento de 180º | | c) | Rumbo 360º, viento de 090º | | d) | Rumbo 180º, viento de 090º | | 95 | **Con declinación 5ºW, estamos siguiendo curso geográfico de 085º ¿Qué marcará la brújula?** | | a) | 80º | | b) | 90º | | c) | Todas son falsas | | d) | 85º | | 96 | **Supongamos que tenemos que corregir la deriva provocada por un viento de la derecha. ¿Cómo lo haremos?** | | a) | Aumentaremos nuestro rumbo lo necesario | | b) | Guiñaremos hacia la izquierda | | c) | Disminuiremos nuestro rumbo lo necesario | | d) | Guiñaremos hacia la derecha | | 97 | **En un vuelo de navegación, observo que la siguiente referencia a alcanzar se me va quedando cada vez más a la izquierda, ¿qué significa?** | | a) | Tenemos viento de la izquierda | | b) | Tenemos más intensidad de viento en cara, y nos afecta al par motor | | c) | Tenemos viento de la derecha | | d) | Tenemos más intensidad de viento de cola, y no nos afecta al par motor | | 98 | **Durante un vuelo de navegación, observo que la siguiente referencia a alcanzar se va quedando a la derecha a causa del viento ¿cómo actuaré?** | | a) | Corrigiendo deriva hacia la izquierda, poniendo un rumbo menor | | b) | Corrigiendo deriva hacia la derecha, poniendo un rumbo mayor | | c) | Guiñando hacia la izquierda para corregir deriva | | d) | Guiñando a la derecha para corregir la deriva | | 99 | **El ángulo de deriva será mayor:** | | a) | Todas son correctas | | b) | Cuanto mayor sea la componente cruzada de viento | | c) | Cuanto mayor sea la TAS del avión | | d) | Cuanto mayor sea la IAS | | 100 | **Con un determinado viento cruzado, el ángulo de deriva será mayor:** | | a) | Cuanto menor sea la TAS de nuestro ULM | | b) | Todas son falsas | | c) | Cuanto mayor sea la TAS de nuestro ULM | | d) | Cuanto mayor sea la Ground Speed | | 101 | **Con un determinado viento cruzado, el ángulo de deriva será menor:** | | a) | Todas son falsas | | b) | Cuanto mayor sea la TAS del ULM | | c) | Cuanto menor sea la Ground Speed | | d) | Cuanto menor sea la TAS del ULM | | 102 | **Estos cuatro ULM siguen la misma trayectoria, con las mismas condiciones de viento cruzado, ¿cuáles de ellos tendrá que cambiar más su rumbo indicado para corregir la deriva?** | | a) | El que mantiene una TAS de 150 km/h | | b) | El que mantiene una TAS de 110 km/h | | c) | El que mantiene una TAS de 200 km/h | | d) | El que mantiene una TAS de 125 km/h | | 103 | **Unos de los datos fundamentales que tenemos que conocer del aeródromo de destino, es la elevación del mismo ¿para qué sirve este dato, entre otras cosas?** | | a) | Para incorporarnos al tráfico con QNE calado, y aterrizar a esa altitud | | b) | Para poder obtener el QFE a partir de la elevación, antes de aterrizar | | c) | Para poder obtener el QNH a partir de la elevación, antes de aterrizar | | d) | Para incorporarnos al tráfico con una altitud correcta, si llevamos el QNH correcto | | 104 | **Si en una ficha de un campo de vuelo, se nos indica que la entrada se realiza por punto NOVEMBER, esto significa:** | | a) | Que aproximaremos al tráfico manteniendo Rumbo Norte | | b) | Que aproximaremos al tráfico por el Norte | | c) | Todas son falsas | | d) | Que aproximaremos al tráfico por el Sur | | 105 | **Si en una ficha de un campo de vuelo, se nos indica que la entrada se realiza por punto SIERRA, esto significa:** | | a) | Todas son falsas | | b) | Que aproximaremos al tráfico por el Norte | | c) | Que aproximaremos al tráfico manteniendo Rumbo Sur | | d) | Que aproximaremos al tráfico por el Sur | | 106 | **Si en una ficha de un campo de vuelo, se nos indica que la entrada se realiza por punto ECHO, esto significa:** | | a) | Que aproximaremos al tráfico manteniendo Rumbo Este | | b) | Que aproximaremos al tráfico por el Oeste | | c) | Todas son falsas | | d) | Que aproximaremos al tráfico por el Este | | 107 | **Si en una ficha de un campo de vuelo, se nos indica que la entrada se realiza por punto WHISKY, esto significa:** | | a) | Que aproximaremos al tráfico por el Oeste | | b) | Que aproximaremos al tráfico por el Este | | c) | Que aproximaremos al tráfico manteniendo Rumbo Oeste | | d) | Todas son falsas | | 108 | **Para obtener el rumbo en una carta VFR, hay que tener en cuenta que:** | | a) | Sólo algunos meridianos pasan por el Norte Geográfico | | b) | Todos los paralelos se cruzan con el ecuador | | c) | Todos los meridianos pasan por el Norte Magnético | | d) | Todos los meridianos pasan por el Norte Geográfico. | | 109 | **Antes de iniciar un vuelo de navegación en ULM, debemos tener en cuenta algunas cuestiones. De las expuestas, señale la correcta:** | | a) | Calcular el tiempo de vuelo para evitar llegar al aeródromo fuera de las condiciones VFR-HJ | | b) | Tener información meteorológica de toda la ruta, a fin de evitar condiciones fuera de las VMC | | c) | Todas son ciertas | | d) | Todas son ciertas | | 110 | **Antes de iniciar un vuelo de navegación en ULM, debemos tener en cuenta algunas cuestiones. De las expuestas, señale la correcta:** | | a) | Si vamos a volar en las cercanías de una montaña, procuraremos hacerlo por el barlovento | | b) | Es conveniente preparar la ruta con campos de vuelo y/o aeródromos alternativos donde aterrizar en caso de necesidad | | c) | Volar en los sotaventos de las montañas podría ser peligroso por las turbulencias existentes en caso de existir viento | | d) | Todas son ciertas | | 111 | **Antes de iniciar un vuelo de navegación en ULM, debemos tener en cuenta algunas cuestiones. De las expuestas, señale la correcta:** | | a) | Usaré el GPS como instrumento principal, sólo si está alimentado por el sistema elétrico del ULM, y no si está alimentado por una batería propia | | b) | Basaré la navegación en la técnica observada y a estima, aunque lleve otros instrumentos de apoyo, como puede ser un GPS | | c) | No será necesaria una preparación de la ruta si llevamos sistema GPS u otro sistema similar | | d) | Usaré el GPS como instrumento principal para la navegación, apoyándome en las cartas VFR y verificando la ruta | | 112 | **Antes de iniciar un vuelo de navegación en ULM, debemos tener en cuenta algunas cuestiones. De las expuestas, señale la correcta:** | | a) | Debemos conocer el rumbo a seguir, para ponerlo tras abandonar el tráfico de aeródromo | | b) | Durante la carrera de despegue, iremos observando la carta para identificar el primer punto de referencia | | c) | No encenderemos el GPS hasta estar a cierta altura, pues en tierra no cogerá señal de satélites suficientes | | d) | Debemos conocer el rumbo a seguir, para ponerlo tras abandonar el tráfico de aeródromo | | 113 | **Antes de iniciar un vuelo de navegación en ULM, debemos tener en cuenta algunas cuestiones. De las expuestas, señale la correcta:** | | a) | Si llevamos radio, comunicaremos siempre, obligatóriamente. Por esta causa es obligatorio saber las frecuencias de radio de los aeródromos y llevarlas activas | | b) | En los aeródromos o campos de vuelo desconocidos, aplicaremos la regla de aproximación estándar | | c) | Identificaremos bien los puntos de entrada a los tráficos en los aeródromos de destino, pues es en ellos donde tenemos que observar la ficha del aeródromo para estudiar el procedimiento a seguir | | d) | Debemos extremar las precauciones para cumplir los procedimientos en los campos de destino, pues el piloto puede distraer estos procedimientos a causa del estrés añadido que supone operar en una pista no habitual. Para ello hay que llevar información suficiente de los campos de destino, y tener estudiado los procedimientos a seguir | | 114 | **Como denominamos la velocidad que nos marca el GPS** | | a) | Velocidad real | | b) | Velocidad indicada | | c) | Velocidad verdadera | | d) | GS o velocidad sobre el suelo |   ME - Meteorología | |  |  | |  |  | | |  |  | | 1 | **Al volar desde un sector de aire cálido hasta otro de aire más frío, al altímetro:** | | a) | Indica la altitud real sobre el suelo. | | b) | Proporciona una indicación incorrecta por defecto. | | c) | Proporciona una indicación incorrecta por exceso. | | d) | Continúa indicando lecturas tan correctas como anteriormente. | | 2 | **El factor determinante en las actuaciones de un avión es** | | a) | La densidad. | | b) | La hora del día. | | c) | La estación del año. | | d) | La estación del tren. | | 3 | **Al aumentar la altitud, la presión, según la atmosfera ISA** | | a) | ninguna de las anteriores | | b) | disminuye 30 mb por cada 1000 pies | | c) | permanece constante | | d) | ninguna de las anteriores | | 4 | **Al aumentar la altitud, la temperatura, según la atmosfera ISA** | | a) | la temperatura desciende 1.98 ºC cada 1000 pies | | b) | la temperatura baja 6,5 grados cada 1000 pies | | c) | la temperatura baja 2 grados cada 1000 metros | | d) | permanece constante | | 5 | **Al aumentar la altitud, la densidad del aire** | | a) | disminuye | | b) | permanece constante | | c) | aumenta | | d) | ninguna es correcta | | 6 | **Las borrascas llevan asociadas** | | a) | vientos flojos | | b) | altas presiones | | c) | bajas presiones | | d) | altas temperaturas | | 7 | **Los anticiclones llevan asociados** | | a) | bajas presiones | | b) | vientos fuertes | | c) | altas presiones | | d) | bajas temperaturas | | 8 | **Respecto al siguiente METAR  LEVD 0314z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | ninguna es correcta | | b) | es del dia 14 a las 0300 utc | | c) | es del dia 3 y la hora las 1400 utc | | d) | es del dia 22 a las 0900 utc | | 9 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | el viento es calma | | b) | el viento viene del noreste | | c) | El viento es del suroeste, de 9 nudos de intensidad, con rachas de 20 | | d) | el viento tiene rachas de 9 nudos | | 10 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | el viento varia del noreste a noroeste | | b) | el viento varia del sureste a suroeste | | c) | no varia | | d) | varia de norte a sur | | 11 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | la visibilidad es de 3000 mts en la pista 07 | | b) | la visibilidad es mayor de 10 km | | c) | la visibilidad varia entre 150 y 280 metros | | d) | la visibilidad no es apta para vuelos VFR | | 12 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | hay tormentas | | b) | ninguna es correcta | | c) | no hay nubes por debajo de 5000 pies | | d) | esta cubierto por debajo de 3000 pies | | 13 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | la temperatura máxima es de siete grados | | b) | la temperatura es de 12 grados | | c) | la temperatura es de 30 grados | | d) | la temepratura es de 10 grados | | 14 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | el QTE es de 1012 | | b) | el QNH es 1012 | | c) | el QFE es de 1012 | | d) | el QNE es de 1012 | | 15 | **En un METAR, los dígitos 9999 significa que** | | a) | la visibilidad es mayor o igual de 10 km | | b) | esta cubierto a 9999 pies | | c) | la pista mide 9999 metros | | d) | la visibilidad es exactamente de 9999 metros | | 16 | **Volar a sotavento de una montaña cuando hay viento fuerte, puede ser peligroso** | | a) | Falso | | b) | Depende de dónde proceda el viento. | | c) |  | | d) | Verdadero | | 17 | **La temperatura es de 4 grados. No se nos puede formar hielo en el carburador, porque la temperatura es positiva.** | | a) | Falso | | b) |  | | c) |  | | d) | Verdadero | | 18 | **Los cumulonimbos solo son peligrosos si nos metemos dentro** | | a) |  | | b) | Verdadero | | c) |  | | d) | Falso | | 19 | **En un metar, que significa la clave Cb** | | a) | Cumulonimbo | | b) | Cirrostratos | | c) | cumulo congestus | | d) | estratos | | 20 | **Como se llaman las líneas que unen puntos de igual presión atmosferica** | | a) | isobaras | | b) | isotermas | | c) | isonautas | | d) | isogonas | | 21 | **Como se llaman las líneas de igual temperatura** | | a) | isobaras | | b) | isotermas | | c) | isogonas | | d) | isofrigos | | 22 | **Como se llama la isoterma de 0 grados** | | a) | no tiene nombre | | b) | isogona cero | | c) | isotermacero | | d) | isocero | | 23 | **En un mapa de viento significativo, vemos que las isobaras en nuestra zona están muy juntas. Podemos esperar** | | a) | Viento fuerte | | b) | ninguna de las anteriores | | c) | Viento flojo | | d) | Viento fuerte | | 24 | **En España, la masa de aire en los anticiclones, gira en sentido horario** | | a) |  | | b) |  | | c) | Falso | | d) | Verdadero | | 25 | **Que significa la clave CAVOK** | | a) | el avion esta en perfectas condiciones | | b) | es un tipo de combustible | | c) | la pista esta limpia | | d) | buena visibilidad y ausencia de nubes por debajo de 5000 pies | | 26 | **Que significa la clave OVC** | | a) | esta totalmente cubierto | | b) | hay viento muy fuerte | | c) | hay tormentas | | d) | esta totalmente cubierto | | 27 | **Que significa la clave FG** | | a) | Racha de viento | | b) | Cumulonimbo | | c) | Lluvia fuerte | | d) | Niebla | | 28 | **Que significa la clave RA** | | a) | Tormentas | | b) | Niebla | | c) | Granizo | | d) | Lluvia | | 29 | **Que significa la clave DZ** | | a) | Llovizna | | b) | Granizo | | c) | Tormentas | | d) | Niebla | | 30 | **Que significa la clave SKC** | | a) | Tormentas | | b) | Buena visibilidad | | c) | Granizo | | d) | Ausencia de nubes | | 31 | **Que significa la clave SHRA** | | a) | Niebla | | b) | tormenta de arena | | c) | Chubascos de lluvia | | d) | Llovizna | | 32 | **Que significa la clave TS** | | a) | niebla | | b) | tormentas | | c) | Llovizna | | d) | ceniza volcanica | | 33 | **En un METAR, en el campo de las nubes, encontramos OVC045   Se refiere a la altura máxima de las nubes** | | a) | Verdadero | | b) |  | | c) |  | | d) | Falso, es siempre la base | | 34 | **En un METAR, en el campo de las nubes, dice OVC045** | | a) | la clave numerica es la altura de la base, que son 4500 pies | | b) | la clave numerica, es la altitud de la base | | c) | ninguna es correcta | | d) | la clave numerica es la cantidad de nubes | | 35 | **En un METAR, en el campo de las nubes, figura OVC045.   La base de las nubes está a** | | a) | 450 pies de altura | | b) | 4500 metros de altura | | c) | 450 metros de altura | | d) | 4500 pies de altura | | 36 | **Nos encontramos el avión con hielo en el borde de ataque. Podemos volar con precaución siempre que el extradós este libre de hielo.** | | a) | Falso | | b) |  | | c) | Verdadero | | d) |  | | 37 | **Cual es la temperatura estandar** | | a) | 15 grados a nivel del mar | | b) | 20 grados a 1000 pies AGL | | c) | 10 grados a cualquier altura | | d) | depende de si es verano o invierno | | 38 | **Cual es el gradiente de disminución de temperatura con la altura** | | a) | la c y la d son correctas | | b) | ninguna es correcta | | c) | 2 grados por cada 1000 pies | | d) | 6.5 grados cada 1000 metros | | 39 | **Cuál es la temperatura estándar a 5000 pies** | | a) | la misma que a nivel del mar | | b) | 20 grados | | c) | 25 grados | | d) | 5 grados | | 40 | **Cual será la altitud de presión en un aeropuerto que está a 1380 pies de elevación, con un QNH de 1015 mb** | | a) | 1440 pies | | b) | 1620 pies | | c) | 1320 pies | | d) | 1560 pies | | 41 | **En qué circunstancias la altitud indicada es igual a la real** | | a) | Cuando el altímetro no tiene errores | | b) | Por debajo del nivel de transición | | c) | Por encima de la altitud de transición | | d) | Cuando el QNH=1013mb y el gradiente vertical de presión es el ISA. | | 42 | **Que es Altitud de Presión** | | a) | La altitud indicada corregida por posición y errores de instalación | | b) | La altitud indicada cuando la escala barométrica del altímetro se cala a 1013 | | c) | La altitud indicada corregida por presión | | d) | La altitud indicada corregida por temperatura y presión no estandar | | 43 | **Que significa TAF** | | a) | Predicción meteorologica para un aeropuerto en un periodo acotado de tiempo | | b) | Fuera Aerodinamica Real | | c) | El nombre de un aeropuerto | | d) | Tiempo internacional | | 44 | **Un piloto puede esperar encontrarse con una cizalladura en condiciones de inversión térmica cuando la velocidad del viento entre 2000 y 4000 pies sobre la superficie** | | a) | 25 kts | | b) | 15 kts | | c) | 5 kts | | d) | 10 kts | | 45 | **Cuál es la altitud de transición en la mayoría de los aeropuertos españoles** | | a) | 7000 pies | | b) | 6000 pies | | c) | 1000 pies AGL | | d) | 4500 pies | | 46 | **La altitud de transición (TA), quien la determina** | | a) | El piloto | | b) | El estado | | c) | El controlador | | d) | El jefe de vuelos | | 47 | **La presión atmosférica se define como** | | a) | El peso del aire por unidad de superficie | | b) | El peso del aire por unidad de superficie | | c) | El peso del aire por unidad de superficie | | d) | La presión del aire por unidad de superficie | | 48 | **En la atmósfera, fundamentalmente las tres variables intimamente relacionadas en cuanto a su estado y comportamiento son** | | a) | P,T,L | | b) | Presión, temperatura y húmedad. | | c) | P,T,M | | d) | P,T,K | | 49 | **En la atmósfera, según vamos ascendiendo** | | a) | P aumenta, T disminuye, D disminuye | | b) | P disminuye, T disminuye, D disminuye | | c) | P disminuye, T aumenta, D aumenta | | d) | P aumenta, T aumenta y D aumenta | | 50 | **La atmósfera estándar definida por OACI es la que a nivel del mar tiene una presión de** | | a) | 29.92 pulgadas de Hg | | b) | 760 mm de Hg | | c) | 1013 mb | | d) | Todas son correctas | | 51 | **Definición de altitud de densidad** | | a) | La que nos da el altímetro calado a 1013 | | b) | A la altitud de presión corregida según temperatura real exterior | | c) | Es siempre igual a la altitud, independientemente de la temperatur | | d) | La que nos da el altímetro cuando lo calamos con la presión real | | 52 | **– LAS CINCO CAPAS QUE COMPONEN LA ATMÓSFERA SON:** | | a) | troposfera-estratopausa-mesosfera-termosfera-exosfera | | b) | tropopausa-estratopausa-mesopausa-termopausa-exopausa | | c) | – troposfera-estratosfera-estratopausa-mesosfera-termosfera | | d) | troposfera-estratosfera-mesosfera-termosfera.exosfera | | 53 | **EL NIVEL DE CONDENSACIÓN ES:** | | a) | el nivel al cual los cristales de hielo se convierten en agua. | | b) | la altitud a la cual se el vapor de agua se transforma hielo. | | c) | la temperatura a la cual el vapor de agua alcanza su punto de saturación | | d) | la altitud a la cual el vapor de agua alcanza su punto de rocío. | | 54 | **UN FRENTE CÁLIDO Y ACTIVO ES AQUEL EN QUE:** | | a) | UN FRENTE CÁLIDO Y ACTIVO ES AQUEL EN QUE: | | b) | su temperatura es superior a la zona por donde va pasando y tiene gran actividad. | | c) | su temperatura es superior a la estándar y se mueve con rapidez. | | d) | su temperatura es mayor de 25ºC y tiene gran actividad. | | 55 | **CON RESPECTO A LA RELACIÓN OXIGENO/PILOTO:** | | a) | a partir de 6500 mts. La atmósfera es irrespirable para el ser humano. | | b) | – a partir de 20.000´ la atmósfera es irrespirable para el ser humano. | | c) | – a partir de 20.000´, aparecen los primeros síntomas de falta de oxigeno. | | d) | las respuestas a y c son correctas. | | 56 | **En una inversión térmica se produce.** | | a) | produce nieblas persistentes en invierno | | b) | la inversión térmica en altura es la más peligrosa para el vuelo | | c) | disminución de temperatura al aumentar la altitud | | d) | aumento de la temperatura al aumentar la altitud | | 57 | **Para que se produzcan precipitaciones se requiere:** | | a) | Densidad del aire alta. | | b) | Temperatura ambiental elevada. | | c) | Presión atmosférica alta. | | d) | Que las dimensiones de las gotitas de agua o cristalitos de hielo en las nubes alcancen unas dimensiones mínimas. | | 58 | **La presión atmosférica depende de:** | | a) | Si es anticiclón o borrasca. | | b) | Altitud, humedad y temperatura. | | c) | La época del año. | | d) | Todas son correctas. | | 59 | **La formación de nubes se produce por:** | | a) | El calentamiento del aire húmedo. | | b) | La transformación del vapor de agua en cristales de hielo. | | c) | El aumento de la presión atmosférica. | | d) | El enfriamiento del aire húmedo. | | 60 | **Cuando la diferencia de temperatura de dos masa de aire es igual o mayor a 5ºC y la velocidad del frente igual o superior a 30 Kts, se produce:** | | a) | Onda de montaña. | | b) | Turbulencia orográfica. | | c) | Turbulencia mecánica. | | d) | Cizalladura | | 61 | **De las siguientes masas de aire cual pesa más:** | | a) | Aire caliente seco. | | b) | Aire caliente húmedo saturado. | | c) | Aire frío húmedo saturado. | | d) | Aire frío seco. | | 62 | **La capa de la atmósfera en la cuál se desarrollan las actividades de los ultraligeros, se denomina:** | | a) | Capa límite | | b) | Tropopausa | | c) | Capa límite | | d) | Troposfera | | 63 | **Las principales nubes causantes de tormentas se denominan:** | | a) | Cumulonimbos | | b) | Nimbostratos | | c) | Estratocúmulos-Nimbostratos | | d) | Estratocúmulos | | 64 | **Nivel de condensación es:** | | a) | La temperatura a la cual el vapor de agua alcanza su punto de saturación. | | b) | El nivel al cual los cristales de hielo se convierten en agua. | | c) | La altitud a la cual el vapor de agua alcanza su punto de rocío. | | d) | La altitud a la cual se transforma en vapor de agua. | | 65 | **La inversión térmica se produce cuando:** | | a) | La temperatura disminuye con la altura. | | b) | La presión aumenta con la altura. | | c) | La temperatura aumenta con la altura. | | d) | La altura disminuye con la presión. | | 66 | **La brisa marina está originada por:** | | a) | La diferencia térmica entre el agua y el aire de superficie. | | b) | El oleaje del mar. | | c) | La mayor humedad que porta la superficie del mar. | | d) | La diferencia térmica entre el mar y la tierra. | | 67 | **Durante el paso de un frente frío, la temperatura:** | | a) | Sube bruscamente. | | b) | Se mantiene constante. | | c) | Varia con respecto a la presión. | | d) | Baja bruscamente. | | 68 | **Una gota fría es:** | | a) | Una baja presión caracterizada por su formación en altura. | | b) | Una alta presión caracterizada por su formación de altura. | | c) | Un anticiclón formado a baja altura. | | d) | Una precipitación en forma de cristales de hielo. | | 69 | **Las térmicas son unas masas de aire caliente que se desprenden del suelo, teniendo mayor fuerza:** | | a) | Por la noche. | | b) | A las horas centrales del día. | | c) | A últimas horas de la tarde. | | d) | A primeras horas de la mañana. | | 70 | **Tras pasar un frente frío, la presión:** | | a) | Sube de forma brusca | | b) | Baja de forma brusca | | c) | Sube lentamente | | d) | Permanece constante | | 71 | **Si en un mapa meteorológico encontramos dibujadas las isobaras muy separadas, significa:** | | a) | El viento es muy flojo | | b) | Zona de formación de nubes | | c) | El viento es muy fuerte | | d) | Hace mucho frío | | 72 | **Visibilidad en tierra:** | | a) | Visibilidad horizontal de un campo. | | b) | Visibilidad medida por un observador desde tierra | | c) | Visibilidad horizontal y vertical de un campo | | d) | Distancia a la que puede verse desde tierra una aeronave volando | | 73 | **Se dice que el aire está saturado cuando:** | | a) | No admite mayor cantidad de vapor de agua | | b) | Su tensión de vapor es mínima | | c) | No se puede comprimir más | | d) | No admite mayor cantidad de partículas de polvo en suspensión | | 74 | **La temperatura a la cual se alcanza el punto de saturación de vapor de agua se denomina:** | | a) | Temperatura de ebullición | | b) | Punto de rocio | | c) | Punto de tensión de vapor | | d) | Punto de saturación | | 75 | **La composición aproximada de la atmósfera es:** | | a) | Ninguna de las anteriores | | b) | 78 % Oxígeno, 21 % Dióxido de carbono y 1 % otros gases. | | c) | 78 % Oxígeno, 21 % Nitrógeno y 1 % otros gases. | | d) | 78 % Nitrógeno, 21 % Oxígeno y 1 % otros gases. | | 76 | **En una zona de altas presiones situada en el hemisferio Norte, el viento circula en:** | | a) | En sentido antihorario. | | b) | Dirección norte. | | c) | Hacia las bajas presiones. | | d) | El sentido de las agujas del reloj. | | 77 | **Los cumulonimbos son nubes típicas de:** | | a) | Tormentas. | | b) | Nieblas. | | c) | Tiempo estable. | | d) | Vientos fuerte. | | 78 | **Las líneas que unen iguales puntos de presión, se denominan:** | | a) | Isótonas. | | b) | Isógonas. | | c) | Isotacas. | | d) | Isóbaras. | | 79 | **Si pleno en vuelo divisamos un frente de nubes oscuras que amenazan lluvia, ¿Cual seria lo mas Inteligente a realizar?** | | a) | Dar la vuelta y evitarlo lo mas posible | | b) | Dar la vuelta y evitarlo lo mas posible | | c) | Dar la vuelta y evitarlo lo mas posible | | d) | volar por bajo de el pegado al suelo | | 80 | **Si al llegar a nuestro campo de vuelo observamos que hay niebla a baja cota pero parece que esta va a disiparse en breve, ¿Podremos despegar ?** | | a) | si pero solo si vemos el Sol | | b) | Solo si estamos totalmente seguros de que despejara | | c) | nunca | | d) | Si, si tenemos instrumentacion con visión sintética en la Aeronave | | 81 | **¿Cuántos grados centigrados desciende la temperatura por cada 1000 ft de altitud en condiciones ISA ?** | | a) | 5,3ºc | | b) | 4.2ºc | | c) | 1.8ºc | | d) | 0,5ºc | | 82 | **¿ Qué zona de la montaña es la más peligrosa con onda de montaña?** | | a) | Nunca jamás debe de volarse en las inmediaciones o sobre montañas | | b) | Sotavento. | | c) | Sotavento. | | d) | A gran altura sobre la cima. | | 83 | **Qué pasa con la presión delante, al paso y detrás de un frente cálido:** | | a) | Aumenta, se estabiliza, baja. | | b) | Se estabiliza, aumenta, baja | | c) | Baja, se estabiliza, se estabiliza. | | d) | Aumenta, baja, aumenta. | | 84 | **Las nubes de bajo nivel se llaman también:** | | a) | Cc | | b) | Cs | | c) | St | | d) | As | | 85 | **Definición del punto de rocío.** | | a) | La variación de la temperatura con la altura del aire que rodea a la masa que se desplaza verticalmente. | | b) | Temperatura a la que habría que enfriar el aire para que el vapor de agua que contiene se condense. | | c) | Temperatura a la que habría que enfriar el aire para que el vapor de agua que contiene se condense. | | d) | Temperatura a la cual se liberan 600 calorías por gramo de vapor condensado. | | 86 | **En cuál de estas nubes hay mayor inestabilidad** | | a) | Ns | | b) | Ac | | c) | Cb | | d) | Sc | | 87 | **Condiciones para que se formen nieblas** | | a) | Aumento del viento y aumento de temperatura. | | b) | Disminución del viento y descenso de la temperatura. | | c) | Aumento de humedad relativa y descenso de temperatura. | | d) | Disminución de la humedad y descenso de la temperatura. | | 88 | **¿Cuál es la mejor manera de que se disipe una nube?** | | a) | Por medio de la radiación nocturna. | | b) | Aumentando el viento. | | c) | Calentándola o sustrayéndole vapor de agua | | d) | Enfriándola o añadiéndole vapor de agua. | | 89 | **Si estás en un campo de vuelo con una temperatura de 15ºC y el punto de rocío en 14ºC, justo justo después del amanecer, ¿cómo tiene que ser el viento para que se forme la niebla?** | | a) | Racheado | | b) | Nulo | | c) | Fuerte | | d) | Leve | | 90 | **¿Qué es la subsidencia?** | | a) | Movimiento horizontal violento | | b) | Movimientos horizontales. | | c) | Movimientos verticales descendentes. | | d) | Movimientos verticales ascendentes. | | 91 | **Calcular el QFE a partir del QNH QNH: 1022 Mb Indicación actual del altímetro: 10,200 ft** | | a) | 700mb | | b) | 658 mb | | c) | 1022 mb | | d) | 800 mb | | 92 | **En una circulación brisa terrestre y marina la brisa de tierra:** | | a) | La brisa terrestre fluye de tierra a mar durante el día | | b) | La brisa terrestre fluye de mar a tierra durante la noche | | c) | La brisa terrestre fluye de tierra a mar durante la noche | | d) | La brisa terrestre fluye de mar a tierra durante la día | | 93 | **Las isobaras unen puntos** | | a) | de igual presión atmosférica. | | b) | la misma altitud de presión. | | c) | con la misma temperatura | | d) | la misma velocidad del viento. | | 94 | **Cual de las siguientes nubes es más baja** | | a) | As | | b) | St | | c) | Cs | | d) | As | | 95 | **Que significa METAR** | | a) | Meteorological Air Report | | b) | Se refiere a la información meteorológica prevista y se mide a intervalos de 30min | | c) | Es una predicción | | d) | Es una información meteorológica esporádica | | 96 | **Que característica meteorológica se asocia a la inversión de temperatura?** | | a) | Estabilidad | | b) | Tormentas | | c) | Inestabilidad | | d) | Onda de montaña | | 97 | **Tipo de nubes en atmósfera estable?** | | a) | Cu,Cb | | b) | Ns, Cu | | c) | St,As | | d) | Cb,Cc | | 98 | **Una brisa de montaña (viento catabático) sopla:** | | a) | Ladera abajo durante el día. | | b) | Ladera arriba durante el día. | | c) | Ladera abajo durante la noche. | | d) | Ladera arriba durante la noche. | | 99 | **La presencia de altocúmulos lenticulares indica:** | | a) | Riesgo de tormentas de carácter orográfico. | | b) | Desarrollo de bajas térmicas. | | c) | La presencia de ondas de montaña. | | d) | Presencia de vientos de valle. | | 100 | **¿Cuál de los siguientes tipos de nubes es más probable que origine fuertes precipitaciones?** | | a) | As | | b) | St | | c) | Ns | | d) | Cc | | 101 | **¿En cuál de las siguientes gamas de temperatura es más probable la formación de hielo sobre la superficie de la aeronave?** | | a) | +10ºC a 0ºC | | b) | 0ºC a –10ºC | | c) | –35ºC a –50ºC | | d) | –20ºC a –35ºC | | 102 | **En las previsiones, ¿Cómo se describen la dirección y la velocidad de los vientos en altura?** | | a) | La dirección al Norte magnético y la velocidad en nudos. | | b) | Gráficamente con vectores que expresan dirección y la velocidad en nudos. | | c) | La dirección al Norte verdadero y la velocidad en millas por hora. | | d) | La dirección al Norte magnético y la velocidad en millas por hora. | | 103 | **Debido al rozamiento en las capas inferiores de la atmósfera el viento cambia de dirección ya que:** | | a) | Se forma la turbulencia y la presión aumenta. | | b) | El gradiente de presión aumenta. | | c) | La velocidad del viento disminuye, con la consiguiente disminución de la aceleración de Coriolis. | | d) | Se forma la turbulencia y la presión disminuye. | | 104 | **¿Con qué tipo de nubes suele venir asociada la lluvia?** | | a) | Estratocúmulos | | b) | Estratos | | c) | Nimboestratos. | | d) | Altocúmulos | | 105 | **¿Qué formación nubosa es más probable que se desarrolle a baja cota cuando una masa de aire cálido húmedo se superpone a una masa de aire frío?** | | a) | Altoestratos | | b) | Nimboestratos. | | c) | Cúmulos. | | d) | Cumulonimbos. | | 106 | **Para calcular el QNH a partir del QFE se necesitan:** | | a) | Elevación del aeródromo | | b) | Elevación del aeródromo y temperatura a nivel del mar. | | c) | Presión y temperatura a nivel del mar. | | d) | Elevación y temperatura del aeródromo. | | 107 | **¿Antes del paso de un frente cálido?** | | a) | QNH aumenta y QFE disminuye. | | b) | QNH disminuye y QFE aumenta. | | c) | QNH y QFE aumentan. | | d) | QNH y QFE disminuyen. | | 108 | **¿Qué formación nubosa es más probable que se desarrolle a baja cota cuando una masa de aire cálido se superpone a una masa de aire frío?** | | a) | Altostratos. | | b) | Nimboestratos | | c) | Cúmulonimbos | | d) | Cúmulos | | 109 | **Con una temperatura de 14ºC y un punto de rocío de 12ºC, ¿Qué es necesario para que se forme niebla?** | | a) | Viento en calma. | | b) | Viento fuerte y racheado. | | c) | Un frente frío. | | d) | Viento ligero de 2 a 5 nudos. | | 110 | **Las isobaras son líneas que unen puntos de igual presión en un momento dado y:** | | a) | Reducida esa presión a nivel del mar. | | b) | La presión de dichos puntos es la que directamente se lee en el barómetro. | | c) | También unen puntos de igual intensidad de viento. | | d) | Si la presión es inferior a 1.000 mb no se representa. | | 111 | **En el hemisferio sur, ¿cómo giran los vientos en los anticiclones?** | | a) | En el sentido contrario a las agujas del reloj. | | b) | En el sentido de las agujas del reloj. | | c) | De oeste a este. | | d) | De este a oeste. | | 112 | **En el hemisferio norte, ¿cómo giran los vientos en las borrascas?** | | a) | En el sentido de las agujas del reloj y en el mismo sentido que los anticiclones en el hemisferio sur. | | b) | En el sentido contrario a las agujas del reloj y en el mismo sentido que los anticiclones en el hemisferio sur. | | c) | En el mismo sentido que los anticiclones en el hemisferio sur. | | d) | En el sentido de las agujas del reloj. | | 113 | **¿Por qué el aire no se desplaza de las altas presiones a las bajas presiones directamente?** | | a) | Sí de desplaza directamente | | b) | Porque se desplaza de las bajas a las altas. | | c) | Por el efecto del vapor de agua sobre el viento. | | d) | Por la aceleración de Coriolis. | | 114 | **De la relación que existe entre los gráficos de isobaras y la dirección del viento y fuerza del viento, podemos deducir que:** | | a) | Cuanto más juntas estén la isobaras más intensidad de viento tendremos. | | b) | Una isobara de 1.004 mb equivale a 4 nudos de viento. | | c) | Cuanto más separadas estén las isobaras más intensidad de viento tendremos. | | d) | Cuanto más juntas estén la isobaras más intensidad de viento tendremos. | | 115 | **Si una masa de aire seco sube adiabáticamente sin llegar a la saturación, esta se enfriará:** | | a) | 1.5ºC cada 1.000 pies. | | b) | 2ºC cada 1.000 pies. | | c) | 1ºC cada 1.000 pies. | | d) | 3ºC cada 1.000 pies. | | 116 | **Se define la cuerda media aerodinámica como:** | | a) | La distancia desde el borde de ataque al borde de salida. | | b) | Las alas solo tienen un tipo de perfil por lo que el enunciado es falso. | | c) | La distancia desde la punta de los planos. | | d) | Es la que tendría un ala rectangular que produjera el mismo momento y sustentación. | | 117 | **Donde es más alta la troposfera?** | | a) | En el Ecuador | | b) | Latitud 60º N | | c) | Latitud 60º S | | d) | En el Ecuador | | 118 | **La atmósfera es una capa gaseosa que rodea la tierra y, como en un océano, en ella hay mareas, corrientes y desplazamiento de masas, ¿como se llaman esos movimientos?** | | a) | Movimientos regulares. | | b) | Corrientes de chorro. | | c) | Movimientos sísmicos. | | d) | Circulación atmosférica. | | 119 | **Los movimientos de la atmósfera, que son en parte regulares y en parte impredecibles, son provocados principalmente por:** | | a) | Los ritmos circadianos. | | b) | Las predicciones mayas. | | c) | Los ciclos lunares | | d) | La variación de temperatura por la exposición al Sol. | | 120 | **La atmósfera esta compuesta por:** | | a) | 78% de nitrógeno; 21% de oxigeno; 0,90% de argón; 0,03% de anhídrido carbónico y el resto de diversos gases. | | b) | 90% de oxigeno; 10% de nitrógeno; 0,10 de argón; 0,5 de anhídrido carbónico y el resto de diversos gases. | | c) | 78% de oxigeno; 21% de nitrógeno; 0,90 de argón; 0,03 de anhídrido carbónico y el resto de diversos gases. | | d) | 75% de oxigeno y 5% de nitrómetano además de gas carbónico y polvo en suspensión. | | 121 | **De acuerdo al mapa significativo que se adjunta (figura\_002.jpg). Queremos hacer un vuelo desde el aeródromo A al aeródromo B, donde el día está completamente despejado. Que problema podemos encontrarnos?** | | a) | Cenizas volcanicas | | b) | Engelamiento extremo | | c) | Turbulencia ligera | | d) | Onda de montaña | | 122 | **¿Según la variación diaria, cúando se produce la temperatura mínima en la atmósfera?** | | a) | en el hemisferio norte, durante el invierno | | b) | zonas próximas a los polos | | c) | dos ó tres horas después del orto | | d) | depende de la estación | | 123 | **Cuando se realiza un mapa de isóbras:** | | a) | las lineas isobáricas tienen todas la presión estandar | | b) | todas las isobaras reducen su presión al nivel del mar al dibujarse en el mapa significativo | | c) | en cada país se mide las isobaras según altitud | | d) | las lineas de igual presión no son isobaras, sino hipoipsas | | 124 | **Si la diferencia entre la temperatura exterior y el punto de rocío es menor de 2ºC:** | | a) | se pueden formar nieblas si la temperatura es inferior a la estandar y el viento en calma | | b) | solo se formarán nieblas se la diferencia entre punto de rocío y temperatura exterior es mayor de 2ºC | | c) | se pueden formar nieblas engelante con temperaturas menores de 10ºC y viento entre 5-15 kt. | | d) | se pueden formar nieblas con viento en calma | | 125 | **se dice que un aeródromo está bajo mínimos cuando:** | | a) | sus condiciones de visibilidad horizontal y techo de nubes son inferiores a lo establecido | | b) | no tiene suficinete personal para operar en esas condiciones meteorológicas | | c) | el techo de nubes es inferior a 2500 pies | | d) | está por debajo de los margenes de visibilidad horizontal establecidos | | 126 | **en un sistema montañoso:** | | a) | el viento a sotavento produce ascendencias | | b) | el viento a barlovento produce descendencias | | c) | el viento a sotavento produce ascendencias | | d) | el viento en barlovento produce ascendencias | | 127 | **respecto al siguiente dato dado en una información aeronáutica: viento 270/14 kt, podemos afirmar:** | | a) | el viento viene de rumbo magnético 270º | | b) | el viento va hacia rumbo mganético de 270º | | c) | el viento viene de rumbo geográfico 270º | | d) | la pista en servicio es la 14 | | 128 | **¿Qué código Q se usa para reportar la altitud?** | | a) | QNH | | b) | QFE | | c) | QDM | | d) | QTE | | 129 | **La densidad del aire, al aumentar la temperatura,** | | a) | Disminuye. | | b) | La a y la b son correctas. | | c) | Aumenta. | | d) | Es constante. | |  | ME - Meteorología | |  |  | |  |  | |  |  | | 1 | **Al volar desde un sector de aire cálido hasta otro de aire más frío, al altímetro:** | | a) | Indica la altitud real sobre el suelo. | | b) | Proporciona una indicación incorrecta por defecto. | | c) | Proporciona una indicación incorrecta por exceso. | | d) | Continúa indicando lecturas tan correctas como anteriormente. | | 2 | **El factor determinante en las actuaciones de un avión es** | | a) | La densidad. | | b) | La hora del día. | | c) | La estación del año. | | d) | La estación del tren. | | 3 | **Al aumentar la altitud, la presión, según la atmosfera ISA** | | a) | ninguna de las anteriores | | b) | disminuye 30 mb por cada 1000 pies | | c) | permanece constante | | d) | ninguna de las anteriores | | 4 | **Al aumentar la altitud, la temperatura, según la atmosfera ISA** | | a) | la temperatura desciende 1.98 ºC cada 1000 pies | | b) | la temperatura baja 6,5 grados cada 1000 pies | | c) | la temperatura baja 2 grados cada 1000 metros | | d) | permanece constante | | 5 | **Al aumentar la altitud, la densidad del aire** | | a) | disminuye | | b) | permanece constante | | c) | aumenta | | d) | ninguna es correcta | | 6 | **Las borrascas llevan asociadas** | | a) | vientos flojos | | b) | altas presiones | | c) | bajas presiones | | d) | altas temperaturas | | 7 | **Los anticiclones llevan asociados** | | a) | bajas presiones | | b) | vientos fuertes | | c) | altas presiones | | d) | bajas temperaturas | | 8 | **Respecto al siguiente METAR  LEVD 0314z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | ninguna es correcta | | b) | es del dia 14 a las 0300 utc | | c) | es del dia 3 y la hora las 1400 utc | | d) | es del dia 22 a las 0900 utc | | 9 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | el viento es calma | | b) | el viento viene del noreste | | c) | El viento es del suroeste, de 9 nudos de intensidad, con rachas de 20 | | d) | el viento tiene rachas de 9 nudos | | 10 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | el viento varia del noreste a noroeste | | b) | el viento varia del sureste a suroeste | | c) | no varia | | d) | varia de norte a sur | | 11 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | la visibilidad es de 3000 mts en la pista 07 | | b) | la visibilidad es mayor de 10 km | | c) | la visibilidad varia entre 150 y 280 metros | | d) | la visibilidad no es apta para vuelos VFR | | 12 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | hay tormentas | | b) | ninguna es correcta | | c) | no hay nubes por debajo de 5000 pies | | d) | esta cubierto por debajo de 3000 pies | | 13 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | la temperatura máxima es de siete grados | | b) | la temperatura es de 12 grados | | c) | la temperatura es de 30 grados | | d) | la temepratura es de 10 grados | | 14 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | el QTE es de 1012 | | b) | el QNH es 1012 | | c) | el QFE es de 1012 | | d) | el QNE es de 1012 | | 15 | **En un METAR, los dígitos 9999 significa que** | | a) | la visibilidad es mayor o igual de 10 km | | b) | esta cubierto a 9999 pies | | c) | la pista mide 9999 metros | | d) | la visibilidad es exactamente de 9999 metros | | 16 | **Volar a sotavento de una montaña cuando hay viento fuerte, puede ser peligroso** | | a) | Falso | | b) | Depende de dónde proceda el viento. | | c) |  | | d) | Verdadero | | 17 | **La temperatura es de 4 grados. No se nos puede formar hielo en el carburador, porque la temperatura es positiva.** | | a) | Falso | | b) |  | | c) |  | | d) | Verdadero | | 18 | **Los cumulonimbos solo son peligrosos si nos metemos dentro** | | a) |  | | b) | Verdadero | | c) |  | | d) | Falso | | 19 | **En un metar, que significa la clave Cb** | | a) | Cumulonimbo | | b) | Cirrostratos | | c) | cumulo congestus | | d) | estratos | | 20 | **Como se llaman las líneas que unen puntos de igual presión atmosferica** | | a) | isobaras | | b) | isotermas | | c) | isonautas | | d) | isogonas | | 21 | **Como se llaman las líneas de igual temperatura** | | a) | isobaras | | b) | isotermas | | c) | isogonas | | d) | isofrigos | | 22 | **Como se llama la isoterma de 0 grados** | | a) | no tiene nombre | | b) | isogona cero | | c) | isotermacero | | d) | isocero | | 23 | **En un mapa de viento significativo, vemos que las isobaras en nuestra zona están muy juntas. Podemos esperar** | | a) | Viento fuerte | | b) | ninguna de las anteriores | | c) | Viento flojo | | d) | Viento fuerte | | 24 | **En España, la masa de aire en los anticiclones, gira en sentido horario** | | a) |  | | b) |  | | c) | Falso | | d) | Verdadero | | 25 | **Que significa la clave CAVOK** | | a) | el avion esta en perfectas condiciones | | b) | es un tipo de combustible | | c) | la pista esta limpia | | d) | buena visibilidad y ausencia de nubes por debajo de 5000 pies | | 26 | **Que significa la clave OVC** | | a) | esta totalmente cubierto | | b) | hay viento muy fuerte | | c) | hay tormentas | | d) | esta totalmente cubierto | | 27 | **Que significa la clave FG** | | a) | Racha de viento | | b) | Cumulonimbo | | c) | Lluvia fuerte | | d) | Niebla | | 28 | **Que significa la clave RA** | | a) | Tormentas | | b) | Niebla | | c) | Granizo | | d) | Lluvia | | 29 | **Que significa la clave DZ** | | a) | Llovizna | | b) | Granizo | | c) | Tormentas | | d) | Niebla | | 30 | **Que significa la clave SKC** | | a) | Tormentas | | b) | Buena visibilidad | | c) | Granizo | | d) | Ausencia de nubes | | 31 | **Que significa la clave SHRA** | | a) | Niebla | | b) | tormenta de arena | | c) | Chubascos de lluvia | | d) | Llovizna | | 32 | **Que significa la clave TS** | | a) | niebla | | b) | tormentas | | c) | Llovizna | | d) | ceniza volcanica | | 33 | **En un METAR, en el campo de las nubes, encontramos OVC045   Se refiere a la altura máxima de las nubes** | | a) | Verdadero | | b) |  | | c) |  | | d) | Falso, es siempre la base | | 34 | **En un METAR, en el campo de las nubes, dice OVC045** | | a) | la clave numerica es la altura de la base, que son 4500 pies | | b) | la clave numerica, es la altitud de la base | | c) | ninguna es correcta | | d) | la clave numerica es la cantidad de nubes | | 35 | **En un METAR, en el campo de las nubes, figura OVC045.   La base de las nubes está a** | | a) | 450 pies de altura | | b) | 4500 metros de altura | | c) | 450 metros de altura | | d) | 4500 pies de altura | | 36 | **Nos encontramos el avión con hielo en el borde de ataque. Podemos volar con precaución siempre que el extradós este libre de hielo.** | | a) | Falso | | b) |  | | c) | Verdadero | | d) |  | | 37 | **Cual es la temperatura estandar** | | a) | 15 grados a nivel del mar | | b) | 20 grados a 1000 pies AGL | | c) | 10 grados a cualquier altura | | d) | depende de si es verano o invierno | | 38 | **Cual es el gradiente de disminución de temperatura con la altura** | | a) | la c y la d son correctas | | b) | ninguna es correcta | | c) | 2 grados por cada 1000 pies | | d) | 6.5 grados cada 1000 metros | | 39 | **Cuál es la temperatura estándar a 5000 pies** | | a) | la misma que a nivel del mar | | b) | 20 grados | | c) | 25 grados | | d) | 5 grados | | 40 | **Cual será la altitud de presión en un aeropuerto que está a 1380 pies de elevación, con un QNH de 1015 mb** | | a) | 1440 pies | | b) | 1620 pies | | c) | 1320 pies | | d) | 1560 pies | | 41 | **En qué circunstancias la altitud indicada es igual a la real** | | a) | Cuando el altímetro no tiene errores | | b) | Por debajo del nivel de transición | | c) | Por encima de la altitud de transición | | d) | Cuando el QNH=1013mb y el gradiente vertical de presión es el ISA. | | 42 | **Que es Altitud de Presión** | | a) | La altitud indicada corregida por posición y errores de instalación | | b) | La altitud indicada cuando la escala barométrica del altímetro se cala a 1013 | | c) | La altitud indicada corregida por presión | | d) | La altitud indicada corregida por temperatura y presión no estandar | | 43 | **Que significa TAF** | | a) | Predicción meteorologica para un aeropuerto en un periodo acotado de tiempo | | b) | Fuera Aerodinamica Real | | c) | El nombre de un aeropuerto | | d) | Tiempo internacional | | 44 | **Un piloto puede esperar encontrarse con una cizalladura en condiciones de inversión térmica cuando la velocidad del viento entre 2000 y 4000 pies sobre la superficie** | | a) | 25 kts | | b) | 15 kts | | c) | 5 kts | | d) | 10 kts | | 45 | **Cuál es la altitud de transición en la mayoría de los aeropuertos españoles** | | a) | 7000 pies | | b) | 6000 pies | | c) | 1000 pies AGL | | d) | 4500 pies | | 46 | **La altitud de transición (TA), quien la determina** | | a) | El piloto | | b) | El estado | | c) | El controlador | | d) | El jefe de vuelos | | 47 | **La presión atmosférica se define como** | | a) | El peso del aire por unidad de superficie | | b) | El peso del aire por unidad de superficie | | c) | El peso del aire por unidad de superficie | | d) | La presión del aire por unidad de superficie | | 48 | **En la atmósfera, fundamentalmente las tres variables intimamente relacionadas en cuanto a su estado y comportamiento son** | | a) | P,T,L | | b) | Presión, temperatura y húmedad. | | c) | P,T,M | | d) | P,T,K | | 49 | **En la atmósfera, según vamos ascendiendo** | | a) | P aumenta, T disminuye, D disminuye | | b) | P disminuye, T disminuye, D disminuye | | c) | P disminuye, T aumenta, D aumenta | | d) | P aumenta, T aumenta y D aumenta | | 50 | **La atmósfera estándar definida por OACI es la que a nivel del mar tiene una presión de** | | a) | 29.92 pulgadas de Hg | | b) | 760 mm de Hg | | c) | 1013 mb | | d) | Todas son correctas | | 51 | **Definición de altitud de densidad** | | a) | La que nos da el altímetro calado a 1013 | | b) | A la altitud de presión corregida según temperatura real exterior | | c) | Es siempre igual a la altitud, independientemente de la temperatur | | d) | La que nos da el altímetro cuando lo calamos con la presión real | | 52 | **– LAS CINCO CAPAS QUE COMPONEN LA ATMÓSFERA SON:** | | a) | troposfera-estratopausa-mesosfera-termosfera-exosfera | | b) | tropopausa-estratopausa-mesopausa-termopausa-exopausa | | c) | – troposfera-estratosfera-estratopausa-mesosfera-termosfera | | d) | troposfera-estratosfera-mesosfera-termosfera.exosfera | | 53 | **EL NIVEL DE CONDENSACIÓN ES:** | | a) | el nivel al cual los cristales de hielo se convierten en agua. | | b) | la altitud a la cual se el vapor de agua se transforma hielo. | | c) | la temperatura a la cual el vapor de agua alcanza su punto de saturación | | d) | la altitud a la cual el vapor de agua alcanza su punto de rocío. | | 54 | **UN FRENTE CÁLIDO Y ACTIVO ES AQUEL EN QUE:** | | a) | UN FRENTE CÁLIDO Y ACTIVO ES AQUEL EN QUE: | | b) | su temperatura es superior a la zona por donde va pasando y tiene gran actividad. | | c) | su temperatura es superior a la estándar y se mueve con rapidez. | | d) | su temperatura es mayor de 25ºC y tiene gran actividad. | | 55 | **CON RESPECTO A LA RELACIÓN OXIGENO/PILOTO:** | | a) | a partir de 6500 mts. La atmósfera es irrespirable para el ser humano. | | b) | – a partir de 20.000´ la atmósfera es irrespirable para el ser humano. | | c) | – a partir de 20.000´, aparecen los primeros síntomas de falta de oxigeno. | | d) | las respuestas a y c son correctas. | | 56 | **En una inversión térmica se produce.** | | a) | produce nieblas persistentes en invierno | | b) | la inversión térmica en altura es la más peligrosa para el vuelo | | c) | disminución de temperatura al aumentar la altitud | | d) | aumento de la temperatura al aumentar la altitud | | 57 | **Para que se produzcan precipitaciones se requiere:** | | a) | Densidad del aire alta. | | b) | Temperatura ambiental elevada. | | c) | Presión atmosférica alta. | | d) | Que las dimensiones de las gotitas de agua o cristalitos de hielo en las nubes alcancen unas dimensiones mínimas. | | 58 | **La presión atmosférica depende de:** | | a) | Si es anticiclón o borrasca. | | b) | Altitud, humedad y temperatura. | | c) | La época del año. | | d) | Todas son correctas. | | 59 | **La formación de nubes se produce por:** | | a) | El calentamiento del aire húmedo. | | b) | La transformación del vapor de agua en cristales de hielo. | | c) | El aumento de la presión atmosférica. | | d) | El enfriamiento del aire húmedo. | | 60 | **Cuando la diferencia de temperatura de dos masa de aire es igual o mayor a 5ºC y la velocidad del frente igual o superior a 30 Kts, se produce:** | | a) | Onda de montaña. | | b) | Turbulencia orográfica. | | c) | Turbulencia mecánica. | | d) | Cizalladura | | 61 | **De las siguientes masas de aire cual pesa más:** | | a) | Aire caliente seco. | | b) | Aire caliente húmedo saturado. | | c) | Aire frío húmedo saturado. | | d) | Aire frío seco. | | 62 | **La capa de la atmósfera en la cuál se desarrollan las actividades de los ultraligeros, se denomina:** | | a) | Capa límite | | b) | Tropopausa | | c) | Capa límite | | d) | Troposfera | | 63 | **Las principales nubes causantes de tormentas se denominan:** | | a) | Cumulonimbos | | b) | Nimbostratos | | c) | Estratocúmulos-Nimbostratos | | d) | Estratocúmulos | | 64 | **Nivel de condensación es:** | | a) | La temperatura a la cual el vapor de agua alcanza su punto de saturación. | | b) | El nivel al cual los cristales de hielo se convierten en agua. | | c) | La altitud a la cual el vapor de agua alcanza su punto de rocío. | | d) | La altitud a la cual se transforma en vapor de agua. | | 65 | **La inversión térmica se produce cuando:** | | a) | La temperatura disminuye con la altura. | | b) | La presión aumenta con la altura. | | c) | La temperatura aumenta con la altura. | | d) | La altura disminuye con la presión. | | 66 | **La brisa marina está originada por:** | | a) | La diferencia térmica entre el agua y el aire de superficie. | | b) | El oleaje del mar. | | c) | La mayor humedad que porta la superficie del mar. | | d) | La diferencia térmica entre el mar y la tierra. | | 67 | **Durante el paso de un frente frío, la temperatura:** | | a) | Sube bruscamente. | | b) | Se mantiene constante. | | c) | Varia con respecto a la presión. | | d) | Baja bruscamente. | | 68 | **Una gota fría es:** | | a) | Una baja presión caracterizada por su formación en altura. | | b) | Una alta presión caracterizada por su formación de altura. | | c) | Un anticiclón formado a baja altura. | | d) | Una precipitación en forma de cristales de hielo. | | 69 | **Las térmicas son unas masas de aire caliente que se desprenden del suelo, teniendo mayor fuerza:** | | a) | Por la noche. | | b) | A las horas centrales del día. | | c) | A últimas horas de la tarde. | | d) | A primeras horas de la mañana. | | 70 | **Tras pasar un frente frío, la presión:** | | a) | Sube de forma brusca | | b) | Baja de forma brusca | | c) | Sube lentamente | | d) | Permanece constante | | 71 | **Si en un mapa meteorológico encontramos dibujadas las isobaras muy separadas, significa:** | | a) | El viento es muy flojo | | b) | Zona de formación de nubes | | c) | El viento es muy fuerte | | d) | Hace mucho frío | | 72 | **Visibilidad en tierra:** | | a) | Visibilidad horizontal de un campo. | | b) | Visibilidad medida por un observador desde tierra | | c) | Visibilidad horizontal y vertical de un campo | | d) | Distancia a la que puede verse desde tierra una aeronave volando | | 73 | **Se dice que el aire está saturado cuando:** | | a) | No admite mayor cantidad de vapor de agua | | b) | Su tensión de vapor es mínima | | c) | No se puede comprimir más | | d) | No admite mayor cantidad de partículas de polvo en suspensión | | 74 | **La temperatura a la cual se alcanza el punto de saturación de vapor de agua se denomina:** | | a) | Temperatura de ebullición | | b) | Punto de rocio | | c) | Punto de tensión de vapor | | d) | Punto de saturación | | 75 | **La composición aproximada de la atmósfera es:** | | a) | Ninguna de las anteriores | | b) | 78 % Oxígeno, 21 % Dióxido de carbono y 1 % otros gases. | | c) | 78 % Oxígeno, 21 % Nitrógeno y 1 % otros gases. | | d) | 78 % Nitrógeno, 21 % Oxígeno y 1 % otros gases. | | 76 | **En una zona de altas presiones situada en el hemisferio Norte, el viento circula en:** | | a) | En sentido antihorario. | | b) | Dirección norte. | | c) | Hacia las bajas presiones. | | d) | El sentido de las agujas del reloj. | | 77 | **Los cumulonimbos son nubes típicas de:** | | a) | Tormentas. | | b) | Nieblas. | | c) | Tiempo estable. | | d) | Vientos fuerte. | | 78 | **Las líneas que unen iguales puntos de presión, se denominan:** | | a) | Isótonas. | | b) | Isógonas. | | c) | Isotacas. | | d) | Isóbaras. | | 79 | **Si pleno en vuelo divisamos un frente de nubes oscuras que amenazan lluvia, ¿Cual seria lo mas Inteligente a realizar?** | | a) | Dar la vuelta y evitarlo lo mas posible | | b) | Dar la vuelta y evitarlo lo mas posible | | c) | Dar la vuelta y evitarlo lo mas posible | | d) | volar por bajo de el pegado al suelo | | 80 | **Si al llegar a nuestro campo de vuelo observamos que hay niebla a baja cota pero parece que esta va a disiparse en breve, ¿Podremos despegar ?** | | a) | si pero solo si vemos el Sol | | b) | Solo si estamos totalmente seguros de que despejara | | c) | nunca | | d) | Si, si tenemos instrumentacion con visión sintética en la Aeronave | | 81 | **¿Cuántos grados centigrados desciende la temperatura por cada 1000 ft de altitud en condiciones ISA ?** | | a) | 5,3ºc | | b) | 4.2ºc | | c) | 1.8ºc | | d) | 0,5ºc | | 82 | **¿ Qué zona de la montaña es la más peligrosa con onda de montaña?** | | a) | Nunca jamás debe de volarse en las inmediaciones o sobre montañas | | b) | Sotavento. | | c) | Sotavento. | | d) | A gran altura sobre la cima. | | 83 | **Qué pasa con la presión delante, al paso y detrás de un frente cálido:** | | a) | Aumenta, se estabiliza, baja. | | b) | Se estabiliza, aumenta, baja | | c) | Baja, se estabiliza, se estabiliza. | | d) | Aumenta, baja, aumenta. | | 84 | **Las nubes de bajo nivel se llaman también:** | | a) | Cc | | b) | Cs | | c) | St | | d) | As | | 85 | **Definición del punto de rocío.** | | a) | La variación de la temperatura con la altura del aire que rodea a la masa que se desplaza verticalmente. | | b) | Temperatura a la que habría que enfriar el aire para que el vapor de agua que contiene se condense. | | c) | Temperatura a la que habría que enfriar el aire para que el vapor de agua que contiene se condense. | | d) | Temperatura a la cual se liberan 600 calorías por gramo de vapor condensado. | | 86 | **En cuál de estas nubes hay mayor inestabilidad** | | a) | Ns | | b) | Ac | | c) | Cb | | d) | Sc | | 87 | **Condiciones para que se formen nieblas** | | a) | Aumento del viento y aumento de temperatura. | | b) | Disminución del viento y descenso de la temperatura. | | c) | Aumento de humedad relativa y descenso de temperatura. | | d) | Disminución de la humedad y descenso de la temperatura. | | 88 | **¿Cuál es la mejor manera de que se disipe una nube?** | | a) | Por medio de la radiación nocturna. | | b) | Aumentando el viento. | | c) | Calentándola o sustrayéndole vapor de agua | | d) | Enfriándola o añadiéndole vapor de agua. | | 89 | **Si estás en un campo de vuelo con una temperatura de 15ºC y el punto de rocío en 14ºC, justo justo después del amanecer, ¿cómo tiene que ser el viento para que se forme la niebla?** | | a) | Racheado | | b) | Nulo | | c) | Fuerte | | d) | Leve | | 90 | **¿Qué es la subsidencia?** | | a) | Movimiento horizontal violento | | b) | Movimientos horizontales. | | c) | Movimientos verticales descendentes. | | d) | Movimientos verticales ascendentes. | | 91 | **Calcular el QFE a partir del QNH QNH: 1022 Mb Indicación actual del altímetro: 10,200 ft** | | a) | 700mb | | b) | 658 mb | | c) | 1022 mb | | d) | 800 mb | | 92 | **En una circulación brisa terrestre y marina la brisa de tierra:** | | a) | La brisa terrestre fluye de tierra a mar durante el día | | b) | La brisa terrestre fluye de mar a tierra durante la noche | | c) | La brisa terrestre fluye de tierra a mar durante la noche | | d) | La brisa terrestre fluye de mar a tierra durante la día | | 93 | **Las isobaras unen puntos** | | a) | de igual presión atmosférica. | | b) | la misma altitud de presión. | | c) | con la misma temperatura | | d) | la misma velocidad del viento. | | 94 | **Cual de las siguientes nubes es más baja** | | a) | As | | b) | St | | c) | Cs | | d) | As | | 95 | **Que significa METAR** | | a) | Meteorological Air Report | | b) | Se refiere a la información meteorológica prevista y se mide a intervalos de 30min | | c) | Es una predicción | | d) | Es una información meteorológica esporádica | | 96 | **Que característica meteorológica se asocia a la inversión de temperatura?** | | a) | Estabilidad | | b) | Tormentas | | c) | Inestabilidad | | d) | Onda de montaña | | 97 | **Tipo de nubes en atmósfera estable?** | | a) | Cu,Cb | | b) | Ns, Cu | | c) | St,As | | d) | Cb,Cc | | 98 | **Una brisa de montaña (viento catabático) sopla:** | | a) | Ladera abajo durante el día. | | b) | Ladera arriba durante el día. | | c) | Ladera abajo durante la noche. | | d) | Ladera arriba durante la noche. | | 99 | **La presencia de altocúmulos lenticulares indica:** | | a) | Riesgo de tormentas de carácter orográfico. | | b) | Desarrollo de bajas térmicas. | | c) | La presencia de ondas de montaña. | | d) | Presencia de vientos de valle. | | 100 | **¿Cuál de los siguientes tipos de nubes es más probable que origine fuertes precipitaciones?** | | a) | As | | b) | St | | c) | Ns | | d) | Cc | | 101 | **¿En cuál de las siguientes gamas de temperatura es más probable la formación de hielo sobre la superficie de la aeronave?** | | a) | +10ºC a 0ºC | | b) | 0ºC a –10ºC | | c) | –35ºC a –50ºC | | d) | –20ºC a –35ºC | | 102 | **En las previsiones, ¿Cómo se describen la dirección y la velocidad de los vientos en altura?** | | a) | La dirección al Norte magnético y la velocidad en nudos. | | b) | Gráficamente con vectores que expresan dirección y la velocidad en nudos. | | c) | La dirección al Norte verdadero y la velocidad en millas por hora. | | d) | La dirección al Norte magnético y la velocidad en millas por hora. | | 103 | **Debido al rozamiento en las capas inferiores de la atmósfera el viento cambia de dirección ya que:** | | a) | Se forma la turbulencia y la presión aumenta. | | b) | El gradiente de presión aumenta. | | c) | La velocidad del viento disminuye, con la consiguiente disminución de la aceleración de Coriolis. | | d) | Se forma la turbulencia y la presión disminuye. | | 104 | **¿Con qué tipo de nubes suele venir asociada la lluvia?** | | a) | Estratocúmulos | | b) | Estratos | | c) | Nimboestratos. | | d) | Altocúmulos | | 105 | **¿Qué formación nubosa es más probable que se desarrolle a baja cota cuando una masa de aire cálido húmedo se superpone a una masa de aire frío?** | | a) | Altoestratos | | b) | Nimboestratos. | | c) | Cúmulos. | | d) | Cumulonimbos. | | 106 | **Para calcular el QNH a partir del QFE se necesitan:** | | a) | Elevación del aeródromo | | b) | Elevación del aeródromo y temperatura a nivel del mar. | | c) | Presión y temperatura a nivel del mar. | | d) | Elevación y temperatura del aeródromo. | | 107 | **¿Antes del paso de un frente cálido?** | | a) | QNH aumenta y QFE disminuye. | | b) | QNH disminuye y QFE aumenta. | | c) | QNH y QFE aumentan. | | d) | QNH y QFE disminuyen. | | 108 | **¿Qué formación nubosa es más probable que se desarrolle a baja cota cuando una masa de aire cálido se superpone a una masa de aire frío?** | | a) | Altostratos. | | b) | Nimboestratos | | c) | Cúmulonimbos | | d) | Cúmulos | | 109 | **Con una temperatura de 14ºC y un punto de rocío de 12ºC, ¿Qué es necesario para que se forme niebla?** | | a) | Viento en calma. | | b) | Viento fuerte y racheado. | | c) | Un frente frío. | | d) | Viento ligero de 2 a 5 nudos. | | 110 | **Las isobaras son líneas que unen puntos de igual presión en un momento dado y:** | | a) | Reducida esa presión a nivel del mar. | | b) | La presión de dichos puntos es la que directamente se lee en el barómetro. | | c) | También unen puntos de igual intensidad de viento. | | d) | Si la presión es inferior a 1.000 mb no se representa. | | 111 | **En el hemisferio sur, ¿cómo giran los vientos en los anticiclones?** | | a) | En el sentido contrario a las agujas del reloj. | | b) | En el sentido de las agujas del reloj. | | c) | De oeste a este. | | d) | De este a oeste. | | 112 | **En el hemisferio norte, ¿cómo giran los vientos en las borrascas?** | | a) | En el sentido de las agujas del reloj y en el mismo sentido que los anticiclones en el hemisferio sur. | | b) | En el sentido contrario a las agujas del reloj y en el mismo sentido que los anticiclones en el hemisferio sur. | | c) | En el mismo sentido que los anticiclones en el hemisferio sur. | | d) | En el sentido de las agujas del reloj. | | 113 | **¿Por qué el aire no se desplaza de las altas presiones a las bajas presiones directamente?** | | a) | Sí de desplaza directamente | | b) | Porque se desplaza de las bajas a las altas. | | c) | Por el efecto del vapor de agua sobre el viento. | | d) | Por la aceleración de Coriolis. | | 114 | **De la relación que existe entre los gráficos de isobaras y la dirección del viento y fuerza del viento, podemos deducir que:** | | a) | Cuanto más juntas estén la isobaras más intensidad de viento tendremos. | | b) | Una isobara de 1.004 mb equivale a 4 nudos de viento. | | c) | Cuanto más separadas estén las isobaras más intensidad de viento tendremos. | | d) | Cuanto más juntas estén la isobaras más intensidad de viento tendremos. | | 115 | **Si una masa de aire seco sube adiabáticamente sin llegar a la saturación, esta se enfriará:** | | a) | 1.5ºC cada 1.000 pies. | | b) | 2ºC cada 1.000 pies. | | c) | 1ºC cada 1.000 pies. | | d) | 3ºC cada 1.000 pies. | | 116 | **Se define la cuerda media aerodinámica como:** | | a) | La distancia desde el borde de ataque al borde de salida. | | b) | Las alas solo tienen un tipo de perfil por lo que el enunciado es falso. | | c) | La distancia desde la punta de los planos. | | d) | Es la que tendría un ala rectangular que produjera el mismo momento y sustentación. | | 117 | **Donde es más alta la troposfera?** | | a) | En el Ecuador | | b) | Latitud 60º N | | c) | Latitud 60º S | | d) | En el Ecuador | | 118 | **La atmósfera es una capa gaseosa que rodea la tierra y, como en un océano, en ella hay mareas, corrientes y desplazamiento de masas, ¿como se llaman esos movimientos?** | | a) | Movimientos regulares. | | b) | Corrientes de chorro. | | c) | Movimientos sísmicos. | | d) | Circulación atmosférica. | | 119 | **Los movimientos de la atmósfera, que son en parte regulares y en parte impredecibles, son provocados principalmente por:** | | a) | Los ritmos circadianos. | | b) | Las predicciones mayas. | | c) | Los ciclos lunares | | d) | La variación de temperatura por la exposición al Sol. | | 120 | **La atmósfera esta compuesta por:** | | a) | 78% de nitrógeno; 21% de oxigeno; 0,90% de argón; 0,03% de anhídrido carbónico y el resto de diversos gases. | | b) | 90% de oxigeno; 10% de nitrógeno; 0,10 de argón; 0,5 de anhídrido carbónico y el resto de diversos gases. | | c) | 78% de oxigeno; 21% de nitrógeno; 0,90 de argón; 0,03 de anhídrido carbónico y el resto de diversos gases. | | d) | 75% de oxigeno y 5% de nitrómetano además de gas carbónico y polvo en suspensión. | | 121 | **De acuerdo al mapa significativo que se adjunta (figura\_002.jpg). Queremos hacer un vuelo desde el aeródromo A al aeródromo B, donde el día está completamente despejado. Que problema podemos encontrarnos?** | | a) | Cenizas volcanicas | | b) | Engelamiento extremo | | c) | Turbulencia ligera | | d) | Onda de montaña | | 122 | **¿Según la variación diaria, cúando se produce la temperatura mínima en la atmósfera?** | | a) | en el hemisferio norte, durante el invierno | | b) | zonas próximas a los polos | | c) | dos ó tres horas después del orto | | d) | depende de la estación | | 123 | **Cuando se realiza un mapa de isóbras:** | | a) | las lineas isobáricas tienen todas la presión estandar | | b) | todas las isobaras reducen su presión al nivel del mar al dibujarse en el mapa significativo | | c) | en cada país se mide las isobaras según altitud | | d) | las lineas de igual presión no son isobaras, sino hipoipsas | | 124 | **Si la diferencia entre la temperatura exterior y el punto de rocío es menor de 2ºC:** | | a) | se pueden formar nieblas si la temperatura es inferior a la estandar y el viento en calma | | b) | solo se formarán nieblas se la diferencia entre punto de rocío y temperatura exterior es mayor de 2ºC | | c) | se pueden formar nieblas engelante con temperaturas menores de 10ºC y viento entre 5-15 kt. | | d) | se pueden formar nieblas con viento en calma | | 125 | **se dice que un aeródromo está bajo mínimos cuando:** | | a) | sus condiciones de visibilidad horizontal y techo de nubes son inferiores a lo establecido | | b) | no tiene suficinete personal para operar en esas condiciones meteorológicas | | c) | el techo de nubes es inferior a 2500 pies | | d) | está por debajo de los margenes de visibilidad horizontal establecidos | | 126 | **en un sistema montañoso:** | | a) | el viento a sotavento produce ascendencias | | b) | el viento a barlovento produce descendencias | | c) | el viento a sotavento produce ascendencias | | d) | el viento en barlovento produce ascendencias | | 127 | **respecto al siguiente dato dado en una información aeronáutica: viento 270/14 kt, podemos afirmar:** | | a) | el viento viene de rumbo magnético 270º | | b) | el viento va hacia rumbo mganético de 270º | | c) | el viento viene de rumbo geográfico 270º | | d) | la pista en servicio es la 14 | | 128 | **¿Qué código Q se usa para reportar la altitud?** | | a) | QNH | | b) | QFE | | c) | QDM | | d) | QTE | | 129 | **La densidad del aire, al aumentar la temperatura,** | | a) | Disminuye. | | b) | La a y la b son correctas. | | c) | Aumenta. | | d) | Es constante. |  |  |  | | --- | --- | |  | ME - Meteorología | |  |  | |  |  | |  |  | | 1 | **Al volar desde un sector de aire cálido hasta otro de aire más frío, al altímetro:** | | a) | Indica la altitud real sobre el suelo. | | b) | Proporciona una indicación incorrecta por defecto. | | c) | Proporciona una indicación incorrecta por exceso. | | d) | Continúa indicando lecturas tan correctas como anteriormente. | | 2 | **El factor determinante en las actuaciones de un avión es** | | a) | La densidad. | | b) | La hora del día. | | c) | La estación del año. | | d) | La estación del tren. | | 3 | **Al aumentar la altitud, la presión, según la atmosfera ISA** | | a) | ninguna de las anteriores | | b) | disminuye 30 mb por cada 1000 pies | | c) | permanece constante | | d) | ninguna de las anteriores | | 4 | **Al aumentar la altitud, la temperatura, según la atmosfera ISA** | | a) | la temperatura desciende 1.98 ºC cada 1000 pies | | b) | la temperatura baja 6,5 grados cada 1000 pies | | c) | la temperatura baja 2 grados cada 1000 metros | | d) | permanece constante | | 5 | **Al aumentar la altitud, la densidad del aire** | | a) | disminuye | | b) | permanece constante | | c) | aumenta | | d) | ninguna es correcta | | 6 | **Las borrascas llevan asociadas** | | a) | vientos flojos | | b) | altas presiones | | c) | bajas presiones | | d) | altas temperaturas | | 7 | **Los anticiclones llevan asociados** | | a) | bajas presiones | | b) | vientos fuertes | | c) | altas presiones | | d) | bajas temperaturas | | 8 | **Respecto al siguiente METAR  LEVD 0314z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | ninguna es correcta | | b) | es del dia 14 a las 0300 utc | | c) | es del dia 3 y la hora las 1400 utc | | d) | es del dia 22 a las 0900 utc | | 9 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | el viento es calma | | b) | el viento viene del noreste | | c) | El viento es del suroeste, de 9 nudos de intensidad, con rachas de 20 | | d) | el viento tiene rachas de 9 nudos | | 10 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | el viento varia del noreste a noroeste | | b) | el viento varia del sureste a suroeste | | c) | no varia | | d) | varia de norte a sur | | 11 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | la visibilidad es de 3000 mts en la pista 07 | | b) | la visibilidad es mayor de 10 km | | c) | la visibilidad varia entre 150 y 280 metros | | d) | la visibilidad no es apta para vuelos VFR | | 12 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | hay tormentas | | b) | ninguna es correcta | | c) | no hay nubes por debajo de 5000 pies | | d) | esta cubierto por debajo de 3000 pies | | 13 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | la temperatura máxima es de siete grados | | b) | la temperatura es de 12 grados | | c) | la temperatura es de 30 grados | | d) | la temepratura es de 10 grados | | 14 | **Respecto al siguiente METAR   LEVD 031400z 22009G20kt 150v280 CAVOK 30/07 Q1012** | | a) | el QTE es de 1012 | | b) | el QNH es 1012 | | c) | el QFE es de 1012 | | d) | el QNE es de 1012 | | 15 | **En un METAR, los dígitos 9999 significa que** | | a) | la visibilidad es mayor o igual de 10 km | | b) | esta cubierto a 9999 pies | | c) | la pista mide 9999 metros | | d) | la visibilidad es exactamente de 9999 metros | | 16 | **Volar a sotavento de una montaña cuando hay viento fuerte, puede ser peligroso** | | a) | Falso | | b) | Depende de dónde proceda el viento. | | c) |  | | d) | Verdadero | | 17 | **La temperatura es de 4 grados. No se nos puede formar hielo en el carburador, porque la temperatura es positiva.** | | a) | Falso | | b) |  | | c) |  | | d) | Verdadero | | 18 | **Los cumulonimbos solo son peligrosos si nos metemos dentro** | | a) |  | | b) | Verdadero | | c) |  | | d) | Falso | | 19 | **En un metar, que significa la clave Cb** | | a) | Cumulonimbo | | b) | Cirrostratos | | c) | cumulo congestus | | d) | estratos | | 20 | **Como se llaman las líneas que unen puntos de igual presión atmosferica** | | a) | isobaras | | b) | isotermas | | c) | isonautas | | d) | isogonas | | 21 | **Como se llaman las líneas de igual temperatura** | | a) | isobaras | | b) | isotermas | | c) | isogonas | | d) | isofrigos | | 22 | **Como se llama la isoterma de 0 grados** | | a) | no tiene nombre | | b) | isogona cero | | c) | isotermacero | | d) | isocero | | 23 | **En un mapa de viento significativo, vemos que las isobaras en nuestra zona están muy juntas. Podemos esperar** | | a) | Viento fuerte | | b) | ninguna de las anteriores | | c) | Viento flojo | | d) | Viento fuerte | | 24 | **En España, la masa de aire en los anticiclones, gira en sentido horario** | | a) |  | | b) |  | | c) | Falso | | d) | Verdadero | | 25 | **Que significa la clave CAVOK** | | a) | el avion esta en perfectas condiciones | | b) | es un tipo de combustible | | c) | la pista esta limpia | | d) | buena visibilidad y ausencia de nubes por debajo de 5000 pies | | 26 | **Que significa la clave OVC** | | a) | esta totalmente cubierto | | b) | hay viento muy fuerte | | c) | hay tormentas | | d) | esta totalmente cubierto | | 27 | **Que significa la clave FG** | | a) | Racha de viento | | b) | Cumulonimbo | | c) | Lluvia fuerte | | d) | Niebla | | 28 | **Que significa la clave RA** | | a) | Tormentas | | b) | Niebla | | c) | Granizo | | d) | Lluvia | | 29 | **Que significa la clave DZ** | | a) | Llovizna | | b) | Granizo | | c) | Tormentas | | d) | Niebla | | 30 | **Que significa la clave SKC** | | a) | Tormentas | | b) | Buena visibilidad | | c) | Granizo | | d) | Ausencia de nubes | | 31 | **Que significa la clave SHRA** | | a) | Niebla | | b) | tormenta de arena | | c) | Chubascos de lluvia | | d) | Llovizna | | 32 | **Que significa la clave TS** | | a) | niebla | | b) | tormentas | | c) | Llovizna | | d) | ceniza volcanica | | 33 | **En un METAR, en el campo de las nubes, encontramos OVC045   Se refiere a la altura máxima de las nubes** | | a) | Verdadero | | b) |  | | c) |  | | d) | Falso, es siempre la base | | 34 | **En un METAR, en el campo de las nubes, dice OVC045** | | a) | la clave numerica es la altura de la base, que son 4500 pies | | b) | la clave numerica, es la altitud de la base | | c) | ninguna es correcta | | d) | la clave numerica es la cantidad de nubes | | 35 | **En un METAR, en el campo de las nubes, figura OVC045.   La base de las nubes está a** | | a) | 450 pies de altura | | b) | 4500 metros de altura | | c) | 450 metros de altura | | d) | 4500 pies de altura | | 36 | **Nos encontramos el avión con hielo en el borde de ataque. Podemos volar con precaución siempre que el extradós este libre de hielo.** | | a) | Falso | | b) |  | | c) | Verdadero | | d) |  | | 37 | **Cual es la temperatura estandar** | | a) | 15 grados a nivel del mar | | b) | 20 grados a 1000 pies AGL | | c) | 10 grados a cualquier altura | | d) | depende de si es verano o invierno | | 38 | **Cual es el gradiente de disminución de temperatura con la altura** | | a) | la c y la d son correctas | | b) | ninguna es correcta | | c) | 2 grados por cada 1000 pies | | d) | 6.5 grados cada 1000 metros | | 39 | **Cuál es la temperatura estándar a 5000 pies** | | a) | la misma que a nivel del mar | | b) | 20 grados | | c) | 25 grados | | d) | 5 grados | | 40 | **Cual será la altitud de presión en un aeropuerto que está a 1380 pies de elevación, con un QNH de 1015 mb** | | a) | 1440 pies | | b) | 1620 pies | | c) | 1320 pies | | d) | 1560 pies | | 41 | **En qué circunstancias la altitud indicada es igual a la real** | | a) | Cuando el altímetro no tiene errores | | b) | Por debajo del nivel de transición | | c) | Por encima de la altitud de transición | | d) | Cuando el QNH=1013mb y el gradiente vertical de presión es el ISA. | | 42 | **Que es Altitud de Presión** | | a) | La altitud indicada corregida por posición y errores de instalación | | b) | La altitud indicada cuando la escala barométrica del altímetro se cala a 1013 | | c) | La altitud indicada corregida por presión | | d) | La altitud indicada corregida por temperatura y presión no estandar | | 43 | **Que significa TAF** | | a) | Predicción meteorologica para un aeropuerto en un periodo acotado de tiempo | | b) | Fuera Aerodinamica Real | | c) | El nombre de un aeropuerto | | d) | Tiempo internacional | | 44 | **Un piloto puede esperar encontrarse con una cizalladura en condiciones de inversión térmica cuando la velocidad del viento entre 2000 y 4000 pies sobre la superficie** | | a) | 25 kts | | b) | 15 kts | | c) | 5 kts | | d) | 10 kts | | 45 | **Cuál es la altitud de transición en la mayoría de los aeropuertos españoles** | | a) | 7000 pies | | b) | 6000 pies | | c) | 1000 pies AGL | | d) | 4500 pies | | 46 | **La altitud de transición (TA), quien la determina** | | a) | El piloto | | b) | El estado | | c) | El controlador | | d) | El jefe de vuelos | | 47 | **La presión atmosférica se define como** | | a) | El peso del aire por unidad de superficie | | b) | El peso del aire por unidad de superficie | | c) | El peso del aire por unidad de superficie | | d) | La presión del aire por unidad de superficie | | 48 | **En la atmósfera, fundamentalmente las tres variables intimamente relacionadas en cuanto a su estado y comportamiento son** | | a) | P,T,L | | b) | Presión, temperatura y húmedad. | | c) | P,T,M | | d) | P,T,K | | 49 | **En la atmósfera, según vamos ascendiendo** | | a) | P aumenta, T disminuye, D disminuye | | b) | P disminuye, T disminuye, D disminuye | | c) | P disminuye, T aumenta, D aumenta | | d) | P aumenta, T aumenta y D aumenta | | 50 | **La atmósfera estándar definida por OACI es la que a nivel del mar tiene una presión de** | | a) | 29.92 pulgadas de Hg | | b) | 760 mm de Hg | | c) | 1013 mb | | d) | Todas son correctas | | 51 | **Definición de altitud de densidad** | | a) | La que nos da el altímetro calado a 1013 | | b) | A la altitud de presión corregida según temperatura real exterior | | c) | Es siempre igual a la altitud, independientemente de la temperatur | | d) | La que nos da el altímetro cuando lo calamos con la presión real | | 52 | **– LAS CINCO CAPAS QUE COMPONEN LA ATMÓSFERA SON:** | | a) | troposfera-estratopausa-mesosfera-termosfera-exosfera | | b) | tropopausa-estratopausa-mesopausa-termopausa-exopausa | | c) | – troposfera-estratosfera-estratopausa-mesosfera-termosfera | | d) | troposfera-estratosfera-mesosfera-termosfera.exosfera | | 53 | **EL NIVEL DE CONDENSACIÓN ES:** | | a) | el nivel al cual los cristales de hielo se convierten en agua. | | b) | la altitud a la cual se el vapor de agua se transforma hielo. | | c) | la temperatura a la cual el vapor de agua alcanza su punto de saturación | | d) | la altitud a la cual el vapor de agua alcanza su punto de rocío. | | 54 | **UN FRENTE CÁLIDO Y ACTIVO ES AQUEL EN QUE:** | | a) | UN FRENTE CÁLIDO Y ACTIVO ES AQUEL EN QUE: | | b) | su temperatura es superior a la zona por donde va pasando y tiene gran actividad. | | c) | su temperatura es superior a la estándar y se mueve con rapidez. | | d) | su temperatura es mayor de 25ºC y tiene gran actividad. | | 55 | **CON RESPECTO A LA RELACIÓN OXIGENO/PILOTO:** | | a) | a partir de 6500 mts. La atmósfera es irrespirable para el ser humano. | | b) | – a partir de 20.000´ la atmósfera es irrespirable para el ser humano. | | c) | – a partir de 20.000´, aparecen los primeros síntomas de falta de oxigeno. | | d) | las respuestas a y c son correctas. | | 56 | **En una inversión térmica se produce.** | | a) | produce nieblas persistentes en invierno | | b) | la inversión térmica en altura es la más peligrosa para el vuelo | | c) | disminución de temperatura al aumentar la altitud | | d) | aumento de la temperatura al aumentar la altitud | | 57 | **Para que se produzcan precipitaciones se requiere:** | | a) | Densidad del aire alta. | | b) | Temperatura ambiental elevada. | | c) | Presión atmosférica alta. | | d) | Que las dimensiones de las gotitas de agua o cristalitos de hielo en las nubes alcancen unas dimensiones mínimas. | | 58 | **La presión atmosférica depende de:** | | a) | Si es anticiclón o borrasca. | | b) | Altitud, humedad y temperatura. | | c) | La época del año. | | d) | Todas son correctas. | | 59 | **La formación de nubes se produce por:** | | a) | El calentamiento del aire húmedo. | | b) | La transformación del vapor de agua en cristales de hielo. | | c) | El aumento de la presión atmosférica. | | d) | El enfriamiento del aire húmedo. | | 60 | **Cuando la diferencia de temperatura de dos masa de aire es igual o mayor a 5ºC y la velocidad del frente igual o superior a 30 Kts, se produce:** | | a) | Onda de montaña. | | b) | Turbulencia orográfica. | | c) | Turbulencia mecánica. | | d) | Cizalladura | | 61 | **De las siguientes masas de aire cual pesa más:** | | a) | Aire caliente seco. | | b) | Aire caliente húmedo saturado. | | c) | Aire frío húmedo saturado. | | d) | Aire frío seco. | | 62 | **La capa de la atmósfera en la cuál se desarrollan las actividades de los ultraligeros, se denomina:** | | a) | Capa límite | | b) | Tropopausa | | c) | Capa límite | | d) | Troposfera | | 63 | **Las principales nubes causantes de tormentas se denominan:** | | a) | Cumulonimbos | | b) | Nimbostratos | | c) | Estratocúmulos-Nimbostratos | | d) | Estratocúmulos | | 64 | **Nivel de condensación es:** | | a) | La temperatura a la cual el vapor de agua alcanza su punto de saturación. | | b) | El nivel al cual los cristales de hielo se convierten en agua. | | c) | La altitud a la cual el vapor de agua alcanza su punto de rocío. | | d) | La altitud a la cual se transforma en vapor de agua. | | 65 | **La inversión térmica se produce cuando:** | | a) | La temperatura disminuye con la altura. | | b) | La presión aumenta con la altura. | | c) | La temperatura aumenta con la altura. | | d) | La altura disminuye con la presión. | | 66 | **La brisa marina está originada por:** | | a) | La diferencia térmica entre el agua y el aire de superficie. | | b) | El oleaje del mar. | | c) | La mayor humedad que porta la superficie del mar. | | d) | La diferencia térmica entre el mar y la tierra. | | 67 | **Durante el paso de un frente frío, la temperatura:** | | a) | Sube bruscamente. | | b) | Se mantiene constante. | | c) | Varia con respecto a la presión. | | d) | Baja bruscamente. | | 68 | **Una gota fría es:** | | a) | Una baja presión caracterizada por su formación en altura. | | b) | Una alta presión caracterizada por su formación de altura. | | c) | Un anticiclón formado a baja altura. | | d) | Una precipitación en forma de cristales de hielo. | | 69 | **Las térmicas son unas masas de aire caliente que se desprenden del suelo, teniendo mayor fuerza:** | | a) | Por la noche. | | b) | A las horas centrales del día. | | c) | A últimas horas de la tarde. | | d) | A primeras horas de la mañana. | | 70 | **Tras pasar un frente frío, la presión:** | | a) | Sube de forma brusca | | b) | Baja de forma brusca | | c) | Sube lentamente | | d) | Permanece constante | | 71 | **Si en un mapa meteorológico encontramos dibujadas las isobaras muy separadas, significa:** | | a) | El viento es muy flojo | | b) | Zona de formación de nubes | | c) | El viento es muy fuerte | | d) | Hace mucho frío | | 72 | **Visibilidad en tierra:** | | a) | Visibilidad horizontal de un campo. | | b) | Visibilidad medida por un observador desde tierra | | c) | Visibilidad horizontal y vertical de un campo | | d) | Distancia a la que puede verse desde tierra una aeronave volando | | 73 | **Se dice que el aire está saturado cuando:** | | a) | No admite mayor cantidad de vapor de agua | | b) | Su tensión de vapor es mínima | | c) | No se puede comprimir más | | d) | No admite mayor cantidad de partículas de polvo en suspensión | | 74 | **La temperatura a la cual se alcanza el punto de saturación de vapor de agua se denomina:** | | a) | Temperatura de ebullición | | b) | Punto de rocio | | c) | Punto de tensión de vapor | | d) | Punto de saturación | | 75 | **La composición aproximada de la atmósfera es:** | | a) | Ninguna de las anteriores | | b) | 78 % Oxígeno, 21 % Dióxido de carbono y 1 % otros gases. | | c) | 78 % Oxígeno, 21 % Nitrógeno y 1 % otros gases. | | d) | 78 % Nitrógeno, 21 % Oxígeno y 1 % otros gases. | | 76 | **En una zona de altas presiones situada en el hemisferio Norte, el viento circula en:** | | a) | En sentido antihorario. | | b) | Dirección norte. | | c) | Hacia las bajas presiones. | | d) | El sentido de las agujas del reloj. | | 77 | **Los cumulonimbos son nubes típicas de:** | | a) | Tormentas. | | b) | Nieblas. | | c) | Tiempo estable. | | d) | Vientos fuerte. | | 78 | **Las líneas que unen iguales puntos de presión, se denominan:** | | a) | Isótonas. | | b) | Isógonas. | | c) | Isotacas. | | d) | Isóbaras. | | 79 | **Si pleno en vuelo divisamos un frente de nubes oscuras que amenazan lluvia, ¿Cual seria lo mas Inteligente a realizar?** | | a) | Dar la vuelta y evitarlo lo mas posible | | b) | Dar la vuelta y evitarlo lo mas posible | | c) | Dar la vuelta y evitarlo lo mas posible | | d) | volar por bajo de el pegado al suelo | | 80 | **Si al llegar a nuestro campo de vuelo observamos que hay niebla a baja cota pero parece que esta va a disiparse en breve, ¿Podremos despegar ?** | | a) | si pero solo si vemos el Sol | | b) | Solo si estamos totalmente seguros de que despejara | | c) | nunca | | d) | Si, si tenemos instrumentacion con visión sintética en la Aeronave | | 81 | **¿Cuántos grados centigrados desciende la temperatura por cada 1000 ft de altitud en condiciones ISA ?** | | a) | 5,3ºc | | b) | 4.2ºc | | c) | 1.8ºc | | d) | 0,5ºc | | 82 | **¿ Qué zona de la montaña es la más peligrosa con onda de montaña?** | | a) | Nunca jamás debe de volarse en las inmediaciones o sobre montañas | | b) | Sotavento. | | c) | Sotavento. | | d) | A gran altura sobre la cima. | | 83 | **Qué pasa con la presión delante, al paso y detrás de un frente cálido:** | | a) | Aumenta, se estabiliza, baja. | | b) | Se estabiliza, aumenta, baja | | c) | Baja, se estabiliza, se estabiliza. | | d) | Aumenta, baja, aumenta. | | 84 | **Las nubes de bajo nivel se llaman también:** | | a) | Cc | | b) | Cs | | c) | St | | d) | As | | 85 | **Definición del punto de rocío.** | | a) | La variación de la temperatura con la altura del aire que rodea a la masa que se desplaza verticalmente. | | b) | Temperatura a la que habría que enfriar el aire para que el vapor de agua que contiene se condense. | | c) | Temperatura a la que habría que enfriar el aire para que el vapor de agua que contiene se condense. | | d) | Temperatura a la cual se liberan 600 calorías por gramo de vapor condensado. | | 86 | **En cuál de estas nubes hay mayor inestabilidad** | | a) | Ns | | b) | Ac | | c) | Cb | | d) | Sc | | 87 | **Condiciones para que se formen nieblas** | | a) | Aumento del viento y aumento de temperatura. | | b) | Disminución del viento y descenso de la temperatura. | | c) | Aumento de humedad relativa y descenso de temperatura. | | d) | Disminución de la humedad y descenso de la temperatura. | | 88 | **¿Cuál es la mejor manera de que se disipe una nube?** | | a) | Por medio de la radiación nocturna. | | b) | Aumentando el viento. | | c) | Calentándola o sustrayéndole vapor de agua | | d) | Enfriándola o añadiéndole vapor de agua. | | 89 | **Si estás en un campo de vuelo con una temperatura de 15ºC y el punto de rocío en 14ºC, justo justo después del amanecer, ¿cómo tiene que ser el viento para que se forme la niebla?** | | a) | Racheado | | b) | Nulo | | c) | Fuerte | | d) | Leve | | 90 | **¿Qué es la subsidencia?** | | a) | Movimiento horizontal violento | | b) | Movimientos horizontales. | | c) | Movimientos verticales descendentes. | | d) | Movimientos verticales ascendentes. | | 91 | **Calcular el QFE a partir del QNH QNH: 1022 Mb Indicación actual del altímetro: 10,200 ft** | | a) | 700mb | | b) | 658 mb | | c) | 1022 mb | | d) | 800 mb | | 92 | **En una circulación brisa terrestre y marina la brisa de tierra:** | | a) | La brisa terrestre fluye de tierra a mar durante el día | | b) | La brisa terrestre fluye de mar a tierra durante la noche | | c) | La brisa terrestre fluye de tierra a mar durante la noche | | d) | La brisa terrestre fluye de mar a tierra durante la día | | 93 | **Las isobaras unen puntos** | | a) | de igual presión atmosférica. | | b) | la misma altitud de presión. | | c) | con la misma temperatura | | d) | la misma velocidad del viento. | | 94 | **Cual de las siguientes nubes es más baja** | | a) | As | | b) | St | | c) | Cs | | d) | As | | 95 | **Que significa METAR** | | a) | Meteorological Air Report | | b) | Se refiere a la información meteorológica prevista y se mide a intervalos de 30min | | c) | Es una predicción | | d) | Es una información meteorológica esporádica | | 96 | **Que característica meteorológica se asocia a la inversión de temperatura?** | | a) | Estabilidad | | b) | Tormentas | | c) | Inestabilidad | | d) | Onda de montaña | | 97 | **Tipo de nubes en atmósfera estable?** | | a) | Cu,Cb | | b) | Ns, Cu | | c) | St,As | | d) | Cb,Cc | | 98 | **Una brisa de montaña (viento catabático) sopla:** | | a) | Ladera abajo durante el día. | | b) | Ladera arriba durante el día. | | c) | Ladera abajo durante la noche. | | d) | Ladera arriba durante la noche. | | 99 | **La presencia de altocúmulos lenticulares indica:** | | a) | Riesgo de tormentas de carácter orográfico. | | b) | Desarrollo de bajas térmicas. | | c) | La presencia de ondas de montaña. | | d) | Presencia de vientos de valle. | | 100 | **¿Cuál de los siguientes tipos de nubes es más probable que origine fuertes precipitaciones?** | | a) | As | | b) | St | | c) | Ns | | d) | Cc | | 101 | **¿En cuál de las siguientes gamas de temperatura es más probable la formación de hielo sobre la superficie de la aeronave?** | | a) | +10ºC a 0ºC | | b) | 0ºC a –10ºC | | c) | –35ºC a –50ºC | | d) | –20ºC a –35ºC | | 102 | **En las previsiones, ¿Cómo se describen la dirección y la velocidad de los vientos en altura?** | | a) | La dirección al Norte magnético y la velocidad en nudos. | | b) | Gráficamente con vectores que expresan dirección y la velocidad en nudos. | | c) | La dirección al Norte verdadero y la velocidad en millas por hora. | | d) | La dirección al Norte magnético y la velocidad en millas por hora. | | 103 | **Debido al rozamiento en las capas inferiores de la atmósfera el viento cambia de dirección ya que:** | | a) | Se forma la turbulencia y la presión aumenta. | | b) | El gradiente de presión aumenta. | | c) | La velocidad del viento disminuye, con la consiguiente disminución de la aceleración de Coriolis. | | d) | Se forma la turbulencia y la presión disminuye. | | 104 | **¿Con qué tipo de nubes suele venir asociada la lluvia?** | | a) | Estratocúmulos | | b) | Estratos | | c) | Nimboestratos. | | d) | Altocúmulos | | 105 | **¿Qué formación nubosa es más probable que se desarrolle a baja cota cuando una masa de aire cálido húmedo se superpone a una masa de aire frío?** | | a) | Altoestratos | | b) | Nimboestratos. | | c) | Cúmulos. | | d) | Cumulonimbos. | | 106 | **Para calcular el QNH a partir del QFE se necesitan:** | | a) | Elevación del aeródromo | | b) | Elevación del aeródromo y temperatura a nivel del mar. | | c) | Presión y temperatura a nivel del mar. | | d) | Elevación y temperatura del aeródromo. | | 107 | **¿Antes del paso de un frente cálido?** | | a) | QNH aumenta y QFE disminuye. | | b) | QNH disminuye y QFE aumenta. | | c) | QNH y QFE aumentan. | | d) | QNH y QFE disminuyen. | | 108 | **¿Qué formación nubosa es más probable que se desarrolle a baja cota cuando una masa de aire cálido se superpone a una masa de aire frío?** | | a) | Altostratos. | | b) | Nimboestratos | | c) | Cúmulonimbos | | d) | Cúmulos | | 109 | **Con una temperatura de 14ºC y un punto de rocío de 12ºC, ¿Qué es necesario para que se forme niebla?** | | a) | Viento en calma. | | b) | Viento fuerte y racheado. | | c) | Un frente frío. | | d) | Viento ligero de 2 a 5 nudos. | | 110 | **Las isobaras son líneas que unen puntos de igual presión en un momento dado y:** | | a) | Reducida esa presión a nivel del mar. | | b) | La presión de dichos puntos es la que directamente se lee en el barómetro. | | c) | También unen puntos de igual intensidad de viento. | | d) | Si la presión es inferior a 1.000 mb no se representa. | | 111 | **En el hemisferio sur, ¿cómo giran los vientos en los anticiclones?** | | a) | En el sentido contrario a las agujas del reloj. | | b) | En el sentido de las agujas del reloj. | | c) | De oeste a este. | | d) | De este a oeste. | | 112 | **En el hemisferio norte, ¿cómo giran los vientos en las borrascas?** | | a) | En el sentido de las agujas del reloj y en el mismo sentido que los anticiclones en el hemisferio sur. | | b) | En el sentido contrario a las agujas del reloj y en el mismo sentido que los anticiclones en el hemisferio sur. | | c) | En el mismo sentido que los anticiclones en el hemisferio sur. | | d) | En el sentido de las agujas del reloj. | | 113 | **¿Por qué el aire no se desplaza de las altas presiones a las bajas presiones directamente?** | | a) | Sí de desplaza directamente | | b) | Porque se desplaza de las bajas a las altas. | | c) | Por el efecto del vapor de agua sobre el viento. | | d) | Por la aceleración de Coriolis. | | 114 | **De la relación que existe entre los gráficos de isobaras y la dirección del viento y fuerza del viento, podemos deducir que:** | | a) | Cuanto más juntas estén la isobaras más intensidad de viento tendremos. | | b) | Una isobara de 1.004 mb equivale a 4 nudos de viento. | | c) | Cuanto más separadas estén las isobaras más intensidad de viento tendremos. | | d) | Cuanto más juntas estén la isobaras más intensidad de viento tendremos. | | 115 | **Si una masa de aire seco sube adiabáticamente sin llegar a la saturación, esta se enfriará:** | | a) | 1.5ºC cada 1.000 pies. | | b) | 2ºC cada 1.000 pies. | | c) | 1ºC cada 1.000 pies. | | d) | 3ºC cada 1.000 pies. | | 116 | **Se define la cuerda media aerodinámica como:** | | a) | La distancia desde el borde de ataque al borde de salida. | | b) | Las alas solo tienen un tipo de perfil por lo que el enunciado es falso. | | c) | La distancia desde la punta de los planos. | | d) | Es la que tendría un ala rectangular que produjera el mismo momento y sustentación. | | 117 | **Donde es más alta la troposfera?** | | a) | En el Ecuador | | b) | Latitud 60º N | | c) | Latitud 60º S | | d) | En el Ecuador | | 118 | **La atmósfera es una capa gaseosa que rodea la tierra y, como en un océano, en ella hay mareas, corrientes y desplazamiento de masas, ¿como se llaman esos movimientos?** | | a) | Movimientos regulares. | | b) | Corrientes de chorro. | | c) | Movimientos sísmicos. | | d) | Circulación atmosférica. | | 119 | **Los movimientos de la atmósfera, que son en parte regulares y en parte impredecibles, son provocados principalmente por:** | | a) | Los ritmos circadianos. | | b) | Las predicciones mayas. | | c) | Los ciclos lunares | | d) | La variación de temperatura por la exposición al Sol. | | 120 | **La atmósfera esta compuesta por:** | | a) | 78% de nitrógeno; 21% de oxigeno; 0,90% de argón; 0,03% de anhídrido carbónico y el resto de diversos gases. | | b) | 90% de oxigeno; 10% de nitrógeno; 0,10 de argón; 0,5 de anhídrido carbónico y el resto de diversos gases. | | c) | 78% de oxigeno; 21% de nitrógeno; 0,90 de argón; 0,03 de anhídrido carbónico y el resto de diversos gases. | | d) | 75% de oxigeno y 5% de nitrómetano además de gas carbónico y polvo en suspensión. | | 121 | **De acuerdo al mapa significativo que se adjunta (figura\_002.jpg). Queremos hacer un vuelo desde el aeródromo A al aeródromo B, donde el día está completamente despejado. Que problema podemos encontrarnos?** | | a) | Cenizas volcanicas | | b) | Engelamiento extremo | | c) | Turbulencia ligera | | d) | Onda de montaña | | 122 | **¿Según la variación diaria, cúando se produce la temperatura mínima en la atmósfera?** | | a) | en el hemisferio norte, durante el invierno | | b) | zonas próximas a los polos | | c) | dos ó tres horas después del orto | | d) | depende de la estación | | 123 | **Cuando se realiza un mapa de isóbras:** | | a) | las lineas isobáricas tienen todas la presión estandar | | b) | todas las isobaras reducen su presión al nivel del mar al dibujarse en el mapa significativo | | c) | en cada país se mide las isobaras según altitud | | d) | las lineas de igual presión no son isobaras, sino hipoipsas | | 124 | **Si la diferencia entre la temperatura exterior y el punto de rocío es menor de 2ºC:** | | a) | se pueden formar nieblas si la temperatura es inferior a la estandar y el viento en calma | | b) | solo se formarán nieblas se la diferencia entre punto de rocío y temperatura exterior es mayor de 2ºC | | c) | se pueden formar nieblas engelante con temperaturas menores de 10ºC y viento entre 5-15 kt. | | d) | se pueden formar nieblas con viento en calma | | 125 | **se dice que un aeródromo está bajo mínimos cuando:** | | a) | sus condiciones de visibilidad horizontal y techo de nubes son inferiores a lo establecido | | b) | no tiene suficinete personal para operar en esas condiciones meteorológicas | | c) | el techo de nubes es inferior a 2500 pies | | d) | está por debajo de los margenes de visibilidad horizontal establecidos | | 126 | **en un sistema montañoso:** | | a) | el viento a sotavento produce ascendencias | | b) | el viento a barlovento produce descendencias | | c) | el viento a sotavento produce ascendencias | | d) | el viento en barlovento produce ascendencias | | 127 | **respecto al siguiente dato dado en una información aeronáutica: viento 270/14 kt, podemos afirmar:** | | a) | el viento viene de rumbo magnético 270º | | b) | el viento va hacia rumbo mganético de 270º | | c) | el viento viene de rumbo geográfico 270º | | d) | la pista en servicio es la 14 | | 128 | **¿Qué código Q se usa para reportar la altitud?** | | a) | QNH | | b) | QFE | | c) | QDM | | d) | QTE | | 129 | **La densidad del aire, al aumentar la temperatura,** | | a) | Disminuye. | | b) | La a y la b son correctas. | | c) | Aumenta. | | d) | Es constante. | | |  |

FH - Factores Humanos

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | **Un piloto está en aproximación a un campo con una pista muy larga, un día con condiciones meteorologicas perfectas, estando en final hace "motor y al aire". Esto es una clara indicación de que es un mal piloto.** |
| a) |  |
| b) | Verdadero, realizar motor y al aire es una maniobra que sólo se realiza como último recurso. |
| c) | Falso, normalmente es un piloto poco experimentado el que tiende a realizar la toma sin evaluar suficientemente la situación. |
| d) |  |
| 2 | **La maniobra de motor y al aire, es un procedimiento de emergencia** |
| a) | Verdadero |
| b) | Falso. Es un procedimiento normal |
| c) |  |
| d) |  |
| 3 | **Vamos a un campo en el que hay una concentración con mucho público. Nos quedamos mas altos de lo normal en final, por una termica. Puede ser que me sienta presionado para aterrizar forzando la situación. Por lo cual, nos esforzaremos en pensar que lo mejor será deleitar al público con la bonita silueta de nuestro avión durante un rato más, que no en comprobar que nuestro avión no frena tan bien como creiamos.** |
| a) | Verdadero |
| b) |  |
| c) |  |
| d) | Falso |
| 4 | **¿Cual de estos factores influye para que se produzca el sindrome de hipoxia?** |
| a) | Tasa de ascenso |
| b) | Temperatura |
| c) | Altitud |
| d) | Las tres son correctas |
| 5 | **¿A partir de que altitud deberiamos tener en cuenta problemas por hipoxia?** |
| a) | 10.000 ft |
| b) | 8.000 ft |
| c) | 5.000 ft |
| d) | 16.000 ft |
| 6 | **Uno de los sintomas de la hipoxia puede ser.** |
| a) | Dificultad para reconocer tu propia incapacidad |
| b) | pigmentacion azul de la piel |
| c) | Perdida de memoria reciente |
| d) | Las tres son correctas |
| 7 | **En una pista mas estrecha de lo habitual:** |
| a) | La ilusion produce la sensacion de volar mas alto |
| b) | La ilusion produce la sensacion de volar mas bajo |
| c) | Tendremos la ilusion que la pista tiene un gradiente descendente |
| d) | No se produce ninguna ilusion |
| 8 | **Una pista mas ancha de lo habitual:** |
| a) | Tendremos la ilusion de volar mas bajo |
| b) | Tendremos la ilusion de volar mas bajo |
| c) | Tendremos la ilusion de volar mas bajo |
| d) | No tendremos ninguna ilusion |
| 9 | **La orientacion espacial proporcionada por la vista es:** |
| a) | 0,8 |
| b) | 0,9 |
| c) | 0,7 |
| d) | 0,6 |
| 10 | **Si estamos tomando antiestaminicos** |
| a) | Podemos volar sin problemas |
| b) | Podremos volar si ademas estamos tomando antibioticos |
| c) | Podremos volar si nuestra aeronave esta equipada con horizonte artificial |
| d) | No debemos volar |
| 11 | **El monoxido o dioxido de carbono es un gas:** |
| a) | Las tres son correctas |
| b) | Inodoro |
| c) | incoloro |
| d) | Las tres son correctas |
| 12 | **Los sintomas de una intoxicacion por monoxido de carbono cuando se supera el 10% de concentracion pueden ser:** |
| a) | Vision borrosa |
| b) | Perdida de la destreza manual |
| c) | Dolor de cabeza |
| d) | Todas son correctas |
| 13 | **A partir de concentraciones del 20 % de monoxido de carbono:** |
| a) | Tendremos un sabor de boca amargo |
| b) | Duelen las articulaciones |
| c) | Se suceden los estornudos |
| d) | Se puede llegar a perder el conocimiento |
| 14 | **Si conocemos o sospechamos que tenemos monoxido de carbono en la cabina:** |
| a) | B y C son correctas |
| b) | Debemos hiperventilarnos al maximo |
| c) | Cerrar completamente la calefaccion de cabina |
| d) | B y C son correctas |
| 15 | **Qué es la hipoxia?** |
| a) | Falta de CO2 en el organismo |
| b) | Es lo mismo que la hiperventilación |
| c) | La b y la c son correctas |
| d) | Falta de oxígeno en la sangre |
| 16 | **Cual es el tipo de hipóxia más común** |
| a) | Anémica |
| b) | Isquémica |
| c) | Histotóxica |
| d) | Hipóxica |
| 17 | **La entrada en cabina de gases de escape puede producir Hipoxia .......** |
| a) | Anémica |
| b) | Los gases de escape no producen Hipóxia |
| c) | Hipóxica |
| d) | Isquémica |
| 18 | **¿Qué significa el término hipoxia?** |
| a) | Estado de sobrerrespiración debido al miedo o ansiedad |
| b) | Ausencia total de oxígeno en los tejidos |
| c) | Disminución de la concentración de oxígeno en los pulmones |
| d) | Disminución de la concentración de oxígeno en sangre y los tejidos |
| 19 | **El consumo de tabaco** |
| a) | Reduce el número de células capaces de transportar oxígeno |
| b) | Forma carboxihemoglobina en los hematíes |
| c) | Todas son correctas |
| d) | Favorece la aparición de hipoxia |
| 20 | **Los responsables de la visión nocturna son** |
| a) | Bastoncillos y conos |
| b) | Los bastoncillos |
| c) | Los conos |
| d) | La retina |
| 21 | **La ilusión autocinética consiste en:** |
| a) | Ninguna es correcta |
| b) | Es la sensación de autorrotación que sentimos al estar dentro de una nube |
| c) | Es la sensación de estar virando aunque se vuele recto |
| d) | Una fuente luminosa aislada frente a un fondo uniformememente oscuro, parecera que se mueve aunque este quieta |
| 22 | **¿A partir de qué altura empezamos normalmente a notar los efectos de la hipoxia?** |
| a) | 10000 pies |
| b) | 5000 metros |
| c) | 5000 pies |
| d) | 10000 metros |
| 23 | **¿Qué parte del oído podría verse afectada por los cambios en la presión del aire que se producen durante el ascenso / descenso?** |
| a) | Los utriculos y sáculo |
| b) | La coclea |
| c) | Los utriculos y sáculo |
| d) | La trompa de Eustaquio y la membrana del tímpano |
| 24 | **¿Como puede un piloto aumentar su tolerancia a maniobras con fuerzas G positivas?** |
| a) | Apretando los músculos, agachando la cabeza y ejecutando una especie de respiración presionada |
| b) | Relajando los músculos, agachando la cabeza y elevando el cuerpo hacia adelante |
| c) | Tomando una posición de asiento elevada y a la derecha |
| d) | Apretando los hombros |
| 25 | **¿Cuál es la función de la trompa de Eustaquio?** |
| a) | Igualar la presión a ambos lados del tímpano |
| b) | Ayuda a la lubricación de la cadena de huesecillos aportando mucosas |
| c) | Junto con el caracol determina nuestra posición en el espacio y ayuda a la orientación espacial |
| d) | Recibir las vibraciones del tímpano y llevarlas a la cadena de huesecillos |
| 26 | **¿Cuál puede ser la causa de la Hiperventilacion?** |
| a) | Miedo, ansiedad y angustia |
| b) | Fatiga |
| c) | respiración excesivamente lenta |
| d) | Abusar del alcohol |
| 27 | **La función principal de los glóbulos rojos es** |
| a) | La defensa celular del organismo |
| b) | Participar en el proceso de coagulación de la sangre |
| c) | Contribuir a la respuesta de inmunización del organismo |
| d) | Transportar el oxígeno |
| 28 | **La memoria a corto plazo nos permite, por ejemplo:** |
| a) | Almacenar una gran cantidad de información visual durante mas o menos 0,5 segundos |
| b) | Recordar nuestro nombre |
| c) | Recordar una autorización el tiempo suficiente como para escribirla |
| d) | Hacer caso omiso de mensajes para otras aeronaves |
| 29 | **La orientación espacial se consigue gracias a:** |
| a) | Sistema visual |
| b) | Aparato vestibular |
| c) | Sistema propioceptivo |
| d) | La correcta integración de los sistemas visual, propioceptivo y del aparato vestibular |
| 30 | **La definición “Estado de sobrerrespiración ocasionado por el aumento de ventilación pulmonar” corresponde a:** |
| a) | Superventilación |
| b) | Hiperventilación |
| c) | Hiperrrespiración |
| d) | Taquirrespiración |
| 31 | **Una rotura timpánica da como resultado:** |
| a) | Una sordera de transmisión |
| b) | Una sordera mixta |
| c) | Una sordera de percepción |
| d) | Desorientación espacial |
| 32 | **El consumo de alcohol, aún en pequeñas cantidades** |
| a) | Puede aumentar el efecto de la hipoxia sobre las células cerebrales |
| b) | Actúa como estimulante cerebral, y la resistencia del piloto frente a la hipoxia será mayor |
| c) | Puede mejorar las funciones mentales, de manera que los síntomas de la hipoxia puedan identificarse mejor |
| d) | No afecta en absoluto |
| 33 | **En relación al efecto de los medicamentos sobre el rendimiento de los pilotos** |
| a) | Sólo han de considerarse los efectos principales, la influencia de los efectos secundarios no es apreciable |
| b) | Han de tenerse en cuenta tanto los efectos principales como los secundarios |
| c) | Sólo han de considerarse los efectos secundarios de los medicamentos |
| d) | La medicación no influye en el rendimiento de los pilotos |
| 34 | **¿Qué sensación experimenta un piloto al virar para salir de un giro nivelado y coordinado?** |
| a) | que vuela recto y nivelado |
| b) | que desciende y vira en sentido contrario |
| c) | que asciende |
| d) | que está virando a su trayectoria original |
| 35 | **¿Cómo se denominan las terminaciones nerviosas de la retina utilizadas para la visión nocturna?** |
| a) | Bastones |
| b) | Foveas |
| c) | Cristalinos |
| d) | Conos |
| 36 | **A medida que vamos ascendiendo la presión parcial de oxígeno** |
| a) | Permanece invariable |
| b) | Disminuye |
| c) | depende de la temperatura |
| d) | Aumenta |
| 37 | **Un piloto que esta acostumbrado a aterrizar solamente en pistas anchas, al efectuar aproximaciones a pistas mas cortas y/o estrechas, podrá tener la sensación de que se encuentra:** |
| a) | A una altitud menor que la real, con la impresión de que esta aterrizando lento |
| b) | A una altura mayor que la real, con tendencia a quedarse corto al aterrizar |
| c) | A una altitud mayor que la real, con la impresión de que se quedara corto al aterrizar |
| d) | A una altitud menor que la real, con tendencia a irse largo |
| 38 | **Se puede sobrevivir a cualquier altitud, siempre que:** |
| a) | Que exista una proporción del 21% de oxigeno en el aire que se respira |
| b) | La temperatura en la cabina no caiga por debajo de los 10ºC |
| c) | La presión de la respiración este garantizada para esa altitud |
| d) | Que se disponga del suficiente oxigeno, presión y calor |
| 39 | **¿Cuáles son los síntomas fácilmente observables a simple vista de un cuadro de estrés?** |
| a) | Bajadas de la presión arterial |
| b) | Sudores, piel enrojecida, pupilas dilatadas, respiración acelerada |
| c) | Aumento de la presión arterial, contracción de las pupilas, pinchazos precordiales |
| d) | Inhalaciones rápidas y profundas, pinchazos precordiales |
| 40 | **En relación a la toma de decisiones, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?** |
| a) | Decidir significa ser capaz de idear soluciones originales |
| b) | Decidir significa imponer el punto de vista propio |
| c) | Decidir significa aplicar un procedimiento automático |
| d) | Decidir significa elegir entre alternativas |
| 41 | **Un barotrauma causado por la acumulación de gas en el estomago e intestinos puede conducir a:** |
| a) | Barosinusitis |
| b) | Barotitis |
| c) | Enfermedad de descompresión |
| d) | Dolor por presión o flatulencia |
| 42 | **Se necesita oxígeno para vuelos que se desarrollen a niveles superiores a:** |
| a) | 3000 metros |
| b) | 1000 pies |
| c) | 5000 pies |
| d) | 10000 metros |
| 43 | **Si tras mantener una velocidad constante durante un cierto tiempo en vuelo nivelado aceleramos bruscamente (“metemos gases”) tendremos la impresión de:** |
| a) | Que el morro del avión se eleva |
| b) | Que iniciamos un picado |
| c) | Que no elevamos "en ascensor” |
| d) | Que el morro del avión se eleva |
| 44 | **La conducta humana es determinada por:** |
| a) | Las características biológicas |
| b) | Las influencias culturales |
| c) | El medio social |
| d) | Todas son correctas |
| 45 | **La utilización de las listas de comprobación deben efectuarse de manera tal que:** |
| a) | Su ejecución no coincida con otras tareas importantes |
| b) | Pueda rechazarse ya que la redundancia en la siguiente lista de comprobación servirá como verificación |
| c) | Su ejecución pueda coincidir con la realización de otras actividades |
| d) | Su ejecución no se realice simultáneamente con otras tareas |
| 46 | **Aproximándonos a una pista más estrecha de lo normal, tendremos la sensación de:** |
| a) | Que la pista es más corta de lo que realmente es |
| b) | Que la pista es más larga de lo que realmente es |
| c) | Que la pista es más larga de lo que realmente es |
| d) | Que la pista tiene pendiente negativa |
| 47 | **Cuando sufre una aceleración longitudinal negativa se produce visión:** |
| a) | Negra |
| b) | Gris |
| c) | Borrosa |
| d) | Roja |
| 48 | **La fatiga que se produce como consecuencia de recuperación inadecuada durante los periodos de descanso se llama:** |
| a) | Física |
| b) | Aguda |
| c) | Crónica |
| d) | Acumulativa |
| 49 | **Para evitar el vértigo en vuelo, deberíamos:** |
| a) | Mantener un ritmo respiratorio normal |
| b) | Respirar profundamente controlando la frecuencia respiratoria |
| c) | Mirar hacia ambos lados mientras se realiza el viraje |
| d) | Evitar los movimientos bruscos de cabeza durante los virajes |
| 50 | **Al espirar, el aire expulsado contiene:** |
| a) | Más oxígeno que el aire aspirado |
| b) | Más nitrógeno que el aire aspirado |
| c) | Menos vapor de agua que el aire aspirado |
| d) | Más dióxido de carbono que el aire aspirado |
| 51 | **El alcohol es un tóxico importante con gran acción sobre el sistema nervioso central. Según recomienda OACI, ¿Cuál es el tiempo mínimo que hay que dejar pasar desde la última copa antes de volar?** |
| a) | 24 horas |
| b) | 6 horas |
| c) | 48 horas |
| d) | 12 horas |
| 52 | **Un piloto acostumbrado a pistas estrechas y cortas, si aterriza en una ancha y larga ¿qué ocurre?** |
| a) | Tiende a hacer una senda de planeo muy pronunciada |
| b) | Se queda corto |
| c) | Hace la recogida demasiado pronto |
| d) | Tiende a picar y quedarse corto |
| 53 | **La primera fase del estrés se conoce como:** |
| a) | Periodo de Resistencia |
| b) | Periodo de Agotamiento |
| c) | Periodo de Alarma |
| d) | periodo de Resouesta |
| 54 | **¿Las performances humanas son generalmente?** |
| a) | Mejor a primeras horas de la mañana |
| b) | Constantes a lo largo del día |
| c) | Siempre son mejores por la tarde que por la mañana |
| d) | Mejores cuando se esta relajado, independiente del periodo del día |
| 55 | **Hablamos de taquicardia:** |
| a) | Cuando el corazón late a menos de 10 Lpm |
| b) | Cuando el corazón late a menos de 100 Lpm |
| c) | Cuando el ritmo cardiaco es inferior a 60 Lpm |
| d) | Cuando el corazón late a ritmo superior a 100 latidos por minuto (Lpm) |
| 56 | **Los hidratos de carbono en la dieta:** |
| a) | Son de difícil digestión, por lo que deben evitarse antes del vuelo |
| b) | Deben ser principalmente de cadena larga (polisacáridos) |
| c) | Favorecen los cetoacidosis |
| d) | Deben ser principalmente oligosacáridos (o de cadena corta) |
| 57 | **Diga qué es correcto con respecto a los antihistamínicos** |
| a) | Son compatibles con el vuelo después de 3 horas de haberlos tomado |
| b) | No son compatibles con el vuelo porque producen somnolencia y pérdida de atención |
| c) | Ninguna es correcta |
| d) | Son compatibles con el vuelo |
| 58 | **¿Que medida podemos tomar contra el barotraumatismo en el oído medio?** |
| a) | Haciendo movimientos de masticar y tragar (vasalva) |
| b) | Parar el descenso, subir de nuevo y comenzar a descender con un suavemente |
| c) | Usar remedios contra el frío |
| d) | Aumentar el régimen de descenso |
| 59 | **La unidad funcional básica del pulmón es:** |
| a) | el alveolo |
| b) | la nefroan |
| c) | la areola |
| d) | los bronquios |
| 60 | **La contractura de los músculos intercostales provoca:** |
| a) | inspiración |
| b) | dolor |
| c) | expiración |
| d) | respiración |
| 61 | **La espiración se produce :** |
| a) | por relajación de músculos intercostales y diafragma |
| b) | por contractura de los bronquios |
| c) | por contractura de los músculos intercostales y diafragma |
| d) | de forma involuntaria |
| 62 | **en la espiración de aire se provoca:** |
| a) | expulsión de aire |
| b) | todas son correctas |
| c) | movimientos del diafragma y músculos intercostales |
| d) | liberación de CO2 de los capilares de sangre venosa |
| 63 | **En la inspiración se provoca:** |
| a) | captación de CO2 |
| b) | relajación de los músculos intercostales |
| c) | relajación del diafragma |
| d) | captación de O2 por los capilares de sangre venosa |
| 64 | **El hematíe o glóbulo rojo de la sangre:** |
| a) | transporta O2 en un pigmento llamado proteína |
| b) | transporta CO2 del pulmón al resto del organismo |
| c) | transporta O2 del pulmón al encéfalo |
| d) | transporta O2 del pulmón al resto del organismo |
| 65 | **El hematíe o glóbulo rojo de la sangre:** |
| a) | tiene una gran capacidad de combinarse con el oxígeno del aire |
| b) | no tiene capacidad de combinarse con el CO2 del aire |
| c) | es responsable de la espiración |
| d) | es responsable de la inspiración |
| 66 | **En el alvéolo:** |
| a) | se detiene la sangre del organismo |
| b) | se intercambia O2 del organismo al aire inspirado y CO2 del aire al organismo |
| c) | se produce la respiración |
| d) | se intercambia O2 del aire inspirado al organismo y CO2 del organismo al aire |
| 67 | **El corazón:** |
| a) | tiene cuatro cavidades y cuatro válvulas |
| b) | tiene cuatro cavidades y cuatro válvulas |
| c) | tiene cuatro cavidades y cuatro válvulas |
| d) | tiene cuatro válvulas y dos cavidades |
| 68 | **Al/del corazón:** |
| a) | llegan dos arterias y dos venas |
| b) | llegan cuatro venas y salen cuatro arterias |
| c) | llegan dos venas y salen dos arterias |
| d) | salen dos arterias y dos venas |
| 69 | **La contracción del músculo de los ventrículos se llama:** |
| a) | diástole |
| b) | taquisistola |
| c) | sístole |
| d) | taquicardia |
| 70 | **La sangre que parte del corazón al organismo:** |
| a) | tiene el CO2 que necesita |
| b) | se llama menor o pulmonar |
| c) | lo hace desde los ventrículos |
| d) | se llama mayor o sistemática |
| 71 | **El corazón:** |
| a) | se encarga de recoger el CO2 del organismo y llevarlo a los pulmones |
| b) | se encarga de repartir el O2 del pulmón al resto del organismo |
| c) | todas son correctas |
| d) | se contrae unas 60 veces por minuto |
| 72 | **El corazón se contrae:** |
| a) | más de 60 veces por minuto |
| b) | menos de 100 veces por minuto |
| c) | de forma involuntaria a través del sistema nervioso parasimpático |
| d) | de forma voluntaria a través del sistema nervioso simpático |
| 73 | **El bulbo raquídeo:** |
| a) | ninguna de ellas |
| b) | contiene los elementos que proporcionan equilibrio |
| c) | regula las condiciones cardiacas |
| d) | no influye en la respiración |
| 74 | **La tensión o presión sanguínea:** |
| a) | en personas menores de 60 años, la máxima no debe de ser mayor de 190 mm de Hg |
| b) | si varía mucho a lo largo del día, sugiere enfermedad cardiaca |
| c) | en personas menores de 60 años, la mínima no debe llegar a 90 mm de Hg |
| d) | no debe de ser tratado si no es mayor de 150 mm de Hg |
| 75 | **La tensión o presión sanguínea debe tomarse:** |
| a) | de pie |
| b) | todos los días |
| c) | en condiciones de reposo |
| d) | sentado |
| 76 | **Cuando los alimentos pasan por el estómago:** |
| a) | se transforman en quimo |
| b) | se digieren |
| c) | se desdoblan en proteínas por el ácido clorídrico |
| d) | se transforman en quilo |
| 77 | **La nefrona tiene como principal objetivo:** |
| a) | eliminar los residuos de la digestión |
| b) | eliminar la orina |
| c) | eliminar los productos de desecho de la sangre |
| d) | mantener el equilibrio ácido-básico de la sangre |
| 78 | **El cerebelo es imprescindible para:** |
| a) | los sentimientos |
| b) | la memoria |
| c) | la marcha |
| d) | la reproducción |
| 79 | **El sistema nervioso vago:** |
| a) | está relacionado con el sistema digestivo |
| b) | está relacionado con la respiración |
| c) | está relacionado con el aparato locomotor |
| d) | está relacionado con el ritmo cardiacao |
| 80 | **La retina:** |
| a) | es falso que reaccione a cambios de la presión atmosferica |
| b) | solo reacciona a cambios importantes de oxigeno en la sangre |
| c) | está en el fondo del ojo |
| d) | reacciona incluso a pequeños cambios de oxigeno en la sangre |
| 81 | **El oído interno:** |
| a) | es responsable siempre del equilibrio |
| b) | ninguno de los anteriores |
| c) | es responsable de la audición y del equilibrio a veces |
| d) | es siempre responsable del equilibrio y a veces de la audición |
| 82 | **El corazón con el vuelo a altitudes mayores de 1800 m sobre el nivel del mar:** |
| a) | puede entrar en taquisistole |
| b) | puede entrar en taquicardia |
| c) | puede parase |
| d) | puede entrar en taquisistole |
| 83 | **La respiración en vuelo en altura superior a los 1800 m sobre el nivel del mar:** |
| a) | trata de compensar la falta de oxígeno aumentando la frecuencia respiratoria |
| b) | es dolorosa casi siempre |
| c) | es dificultosa en casos extremos |
| d) | puede entrar en taquipnea |
| 84 | **En vuelos a alturas superiores a 1000 m sobre el nivel del mar:** |
| a) | nada de lo anterior |
| b) | se pierde agudeza visual |
| c) | se altera la concentración de oxígeno en sangre |
| d) | se altera el equilibrio |
| 85 | **El aparato urinario, en vuelos superiores a 1800 m sobre el nivel del mar:** |
| a) | provoca retención de líquidos |
| b) | coge frío |
| c) | sufre poca alteración |
| d) | tiene mucha alteración |
| 86 | **Las aceleraciones positivas de mas de 3G,s:** |
| a) | provocan alteraciones importantes en la conducta humana |
| b) | se evitan con un buen arnes |
| c) | influencian en la actividad normal del piloto |
| d) | provocan vértigos |
| 87 | **Las aceleraciones de más de 20 G,s:** |
| a) | son peores que las de 6 G,s |
| b) | se soportan con un buen arnés |
| c) | provocan la muerte |
| d) | provocan vértigo y malestar general |
| 88 | **La fuerza para mover brazos es mayor:** |
| a) | por encima de 1 G,s |
| b) | por encima de las 4 G,s |
| c) | todas son correctas |
| d) | cuando más G,s se soportan |
| 89 | **La presión intracraneal en aceleraciones positivas:** |
| a) | disminuye si aumenta en el resto del cuerpo |
| b) | disminuye y provoca pérdidas de conciencia si es mantenida |
| c) | disminuye por debajo de las 1 G,s |
| d) | disminuye en los ascensos |
| 90 | **Los pulmones, en las aceleraciones positivas por encima de 3 G,s:** |
| a) | no se alteran en las aceleraciones positivas , pero si en las negativas |
| b) | pueden sufrir hemorragias masivas |
| c) | sus bases se comprimen |
| d) | no intercambias gases con las aceleraciones negativas |
| 91 | **La visión en túnel de un piloto se produce:** |
| a) | solo en aceleraciones positivas |
| b) | siempre que sea de noche, en aceleraciones positivas |
| c) | en aceleraciones positivas por encima de 3 G,s |
| d) | solo en atardeceres, con aceleraciones positivas |
| 92 | **La visión negra de un piloto se produce:** |
| a) | tiene que ver con aceleraciones superiores a 5 G,s |
| b) | se produce siempre de noche |
| c) | con aceleraciones superiores a 4,5 G,s |
| d) | se produce a continuación de la visión tunel |
| 93 | **La sensación abdominal de gran peso se debe a:** |
| a) | en aceleraciones superiores a 4 G,s |
| b) | aceleraciones superiores a 3 G,s |
| c) | comidas excesivas antes del vuelo, en aceleraciones positivas o negativas |
| d) | comidas excesivas cuando hay aceleraciones superiores a 3G |
| 94 | **Las aceleraciones negativas:** |
| a) | se combaten peor que las positivas |
| b) | son menos traumáticas que las positivas |
| c) | son iguales que las positivas |
| d) | ninguna es correcta |
| 95 | **Las aceleraciones negativas sobre el encéfalo:** |
| a) | pueden provocar pérdida de conciencia |
| b) | provocan pérdida de conciencia que puede ser grave sobre los 5 seg. de duración |
| c) | provocan vértigos |
| d) | prococan pérdida de conciencia real a partir de los 20 seg. de duración |
| 96 | **sobre el ojo, las aceleraciones negativas:** |
| a) | pueden provocar edema del parpado |
| b) | no provocan pérdida de la visión |
| c) | solo si provocan pérdida de la visión, son graves |
| d) | ninguno de los anteriores |
| 97 | **Las aceleraciones positivas y negativas:** |
| a) | se combaten con entrenamiento solamente |
| b) | sólo se combaten con arnés de seguridad |
| c) | no se pueden combatir |
| d) | se pueden prevenir con entrenamiemto |
| 98 | **Las aceleraciones positivas y negativas:** |
| a) | todas son correctas |
| b) | se pueden soportar con un buen arnés |
| c) | no se pueden soportar de ninguna manrea |
| d) | son más soportables con una buena posición del piloto |
| 99 | **La posición del piloto en su asiento:** |
| a) | mejora los efectos de las aceleraciones si se sienta en un eje de 30º desde la vertical |
| b) | mejora los efectos de las aceleraciones si se sienta en un eje de 30º desde la vertical |
| c) | mejora los efectos de las aceleraciones si se sienta en un eje de 30º desde la vertical |
| d) | mejora los efectos de las aceleraciones si se sienta en un eje menor de 30º desde la vertical |
| 100 | **Con respecto a las aceleraciones, la contracción generalizada de los músculos de extremidades y tórax:** |
| a) | no sirve para nada en las aceleraciones |
| b) | ayuda a combatir las aceleraciones intensas |
| c) | disminuye la aceleración |
| d) | es una complicación en el vuelo con aceleraciones |
| 101 | **Con respecto a las aceleraciones, el entrenamiento:** |
| a) | no mejora sino se ayuda con una buena posición del piloto |
| b) | no tiene que ver con las aceleraciones negativas |
| c) | todas son correctas |
| d) | ayuda a combatir las aceleraciones |
| 102 | **La hipoxia es:** |
| a) | Falta de O2 en la sangre |
| b) | falta de CO2 en la sangre |
| c) | exceso de O2 en la sangre |
| d) | Falta de O2 en la sangre |
| 103 | **La hipoxia entre los 2000 y 3000 m sobre el nivel del mar:** |
| a) | disminuye cuando se compensa con O2 |
| b) | No existe |
| c) | en un ULM no se nota |
| d) | en la fase de compensación no hay alteraciones |
| 104 | **El "TUC" es** |
| a) | es una mediada de la temperatura y de la hipoxia |
| b) | es una enfermedad descompresiva |
| c) | es el tiempo útil de conciencia antes del colapso |
| d) | es el tiempo que tarda en perderse la conciencia en hipoxia |
| 105 | **La mejor forma de combatir la hipoxia en un ultraligero es:** |
| a) | tratar de tomar tierra |
| b) | tomar altura |
| c) | respirar lentamente |
| d) | tratar de tomar tierra |
| 106 | **En la hiperventilación hay:** |
| a) | sensación de vértigo |
| b) | enrojecimiento de piel y mucosas |
| c) | cianosis |
| d) | Taquipnea |
| 107 | **La palidez:** |
| a) | no es frecuente en la hipoxia |
| b) | nunca se da en la hipoxia |
| c) | siempre se da en la hipoxia |
| d) | no es típica de la hipoxia |
| 108 | **La hiperventilación puede ser causada por** |
| a) | miedo y emociones fuertes |
| b) | volar a gran altitud |
| c) | comidas copiosas previas al vuelo |
| d) | la falta de oxígeno |
| 109 | **En vuelo la mejor forma de combatir la hiperventilación es:** |
| a) | provocarse la maniobra de mansalva |
| b) | tomar tierra |
| c) | provocarse taquipnea |
| d) | provocarse bradipnea |
| 110 | **Tratar de combatir la hiperventilación controlándose la propia respiración es:** |
| a) | imposible |
| b) | díficil |
| c) | útil |
| d) | inútil |
| 111 | **A menos de 5000 m de altitud sobre el nivel del mar no hay realción con barotraumatismo, pero si con:** |
| a) | con la EDC en su fase de CHOKES |
| b) | síntomas descompresivos |
| c) | con la EDC en su fase de BENDS |
| d) | EDC |
| 112 | **Los barotraumatismos no son EDC...** |
| a) | porque la EDC sólo se produce por encima de los 5000 m. sobre el nivel del mar |
| b) | porque la EDC es un fenómeno de chokes |
| c) | porque la EDC es un fenómeno de BENDS |
| d) | porque se trata de problemas relacionados con aumento de presión |
| 113 | **La EDC se produce más fácilmente:** |
| a) | después de actividades subacuaticas |
| b) | antes de comer, con hipoglucemias |
| c) | después de comer |
| d) | antes de actividades subacúaticas |
| 114 | **El ruido durante el vuelo:** |
| a) | no puede combatirse tan fácilmente |
| b) | afecta mucho al piloto |
| c) | no puede combatirse tan fácilmente |
| d) | se puede evitar con el uso de orejeras |
| 115 | **La irratibilidad producida por el ruido en vuelo:** |
| a) | provoca disminución de la concentración del piloto |
| b) | provoca dolor de cabeza, debido además a la altitud de vuelo |
| c) | provoca aumento de la concentración del piloto |
| d) | es díficil de evitar |
| 116 | **las ilusiones visuales durante el vuelo:** |
| a) | todas son correctas |
| b) | pueden hacer que se pierda el sentido de profundidad al al tomar tierra |
| c) | se pueden provocar por el efecto de superficies homogéneas cercanas a la pista |
| d) | se pueden provocar por el efecto del giro de la hélice delante de los ojos del piloto |
| 117 | **Los "leans" o ladeos son:** |
| a) | son vértigos en aceleraciones lineales |
| b) | un tipo de vértigo |
| c) | vértigos producidops por las aceleraciones angulares |
| d) | se deben a enfermedades del equilibrio |
| 118 | **La ilusión tipo "coriolis":** |
| a) | es un efecto del "flicker" (vértigo) |
| b) | es un tipo de vértigo producido por las aceleraciones angulares |
| c) | es un efecto de la mala audición por el ruido de vuelo |
| d) | es un efecto de la aceleración lineal con movimientos laterales y longitudinales de la cabeza |
| 119 | **La ilusión tipo "coriolis":** |
| a) | es de tipo visual, no tiene que ver con el equilibrio |
| b) | se combate fácilmente con un buen arnés |
| c) | es muy peligrosa y debe evitarse mover la cabeza en aceleraciones |
| d) | es imposible de evitar |
| 120 | **La desorientación:** |
| a) | se debe a los "leans" |
| b) | se provoca por información correcta procedente de instrumentos de navegación |
| c) | se debe al "flicker", (vértigo) |
| d) | se provoca por falsa información procedente de ilusiones visuales o del equilibrio |
| 121 | **El sistema nervioso central puede ser origen de la desorientación:** |
| a) | por cansancio |
| b) | todas son correctas |
| c) | por acumulación de tareas y exceso de confianza |
| d) | por acostumbramiento |
| 122 | **La mejor manera de combatir la desorientación es:** |
| a) | todas son correctas |
| b) | evitar los errores de instrumentación |
| c) | una buena posición del piloto |
| d) | evitar los medicamentos |
| 123 | **La cinetosis es:** |
| a) | una dificultad en adaptarse al movimiento |
| b) | una incapacidad de adaptarse al deequilibrio |
| c) | un cambio del equilibrio del piloto |
| d) | un tipo de vértigo |
| 124 | **La cinetosis se provoca por:** |
| a) | falta de integración del individuo al movimiento |
| b) | todas son correctas |
| c) | falta de integración de estimulos visuales propioceptivos y vestibulares |
| d) | falta de integración de lo que se ve con el equilibrio que debe mantenerse |
| 125 | **La falta de atención provoca:** |
| a) | cinetosis |
| b) | dificultad para discernir tareas importantes |
| c) | dificultad para realizar tareas sencillas |
| d) | peligro |
| 126 | **El cansancio, ruidos, problemas familiares, turnos, preocupaciones, meteo complicada da lugar a :** |
| a) | fatiga de vuelo |
| b) | problemas |
| c) | estres |
| d) | sueño |
| 127 | **Para evitar la fatiga de vuelo, se recomienda:** |
| a) | dormir el doble de horas de las empleadas en vuelo |
| b) | todas son correctas |
| c) | realizar entrenamientos de vuelo largos |
| d) | no realizar más de 6 tomas y despegues en una jornada |
| 128 | **Las fases de Seyle de reacción del individuo al estrés son:** |
| a) | estímulo y choque, adaptación, descompesación |
| b) | respuesta inmediata, compensación y agotamiento |
| c) | desjuste, desequilibrio y colapso |
| d) | fatiga, descanso y desmoronamiento |
| 129 | **El piloto no debe volar si:** |
| a) | tiene úlcera péptica activa |
| b) | tiene hipertensión no controlada |
| c) | tiene úlcera péptica en fase de tratamiento con medicamentos |
| d) | todas son correctas |
| 130 | **El piloto puede volar si:** |
| a) | tiene infarto agudo de miocardio en tratamiento |
| b) | tiene úlcera péptica tratada |
| c) | si tiene síndrome diarreico |
| d) | tiene hipertensión leve no tratada |
| 131 | **Las enfermedades psiquiatricas como la depresión:** |
| a) | permiten volar con tratamiento adecuado |
| b) | no permiten volar |
| c) | permiten volar solo de día |
| d) | debe ser estudiadas por un psiquiatra antes de capacitar para el vuelo |
| 132 | **Las migrañas activas:** |
| a) | permiten volar si no es necesario tomar tratamiento |
| b) | permiten volar con tratamiento adecuado |
| c) | permiten volar con gafas de sol |
| d) | no permiten volar |
| 133 | **La diabetes controlada :** |
| a) | es una enfermedad que condiciona el vuelo |
| b) | no impide volar en ningún caso |
| c) | es necesario tratarla antes de volar |
| d) | no permite volar |
| 134 | **Se permite fumar en vuelo:** |
| a) | no |
| b) | solo en vuelos de día |
| c) | en casos de gran necesidad del piloto, puesto que es peor su síndrome de abstinencias |
| d) | no |
| 135 | **El alcohol si está permitido en vuelo a o antes del mismo:** |
| a) | solo una copa |
| b) | no, ni cuatro horas antes |
| c) | solo antes de una hora previa al vuelo |
| d) | no |
| 136 | **Los medicamentos están permitidos en vuelo ó antes de volar:** |
| a) | se permiten solo 8 horas antes del vuelo |
| b) | siempre que sean para tratamientos leves |
| c) | los medicamentos son peligrosos para el vuelo, pero tomarse |
| d) | no deben tomarse medicamento en vuelo no ocho horas antes del mismo |
| 137 | **Por causa del frío puede aparecer:** |
| a) | dificultad para hablar |
| b) | irritabilidad, hipotensión agotamiento y sueño |
| c) | irritabilidad, hipotensión agotamiento y sueño |
| d) | cansancio, naúseas y vómitos |
| 138 | **La gravedad de un paciente con quemaduras se mide;** |
| a) | según el estado general del paciente |
| b) | según el dolor que provoque |
| c) | el porcentaje de la superficie que queda sin dañar |
| d) | en porcentaje de superficie dañada |
| 139 | **La respiración boca a boca:** |
| a) | no es muy útil pero debe intentarse |
| b) | se hace en caso solo de desesparación |
| c) | no se debe intentar en caso de muerte aparente |
| d) | a salvado muchas vidas, debe intentarse |
| 140 | **Las insuflaciones de aire en el tórax con la respiración boca a boca:** |
| a) | se realizan con la cabeza extendida lo máximo posible hacia atrás sino hay lesión de columna |
| b) | no deben realizarse con el paciente en lecho blando |
| c) | se realizan con frecuencia de 10-12 minutos |
| d) | todo lo anterior |
| 141 | **Las maniobras de masaje cardiaco necesitan:** |
| a) | cada 10-12 insuflaciones boca a boca |
| b) | lecho duro |
| c) | presión sobre el esternón |
| d) | todas son correctas |
| 142 | **Las maniobras de masaje cardiaco:** |
| a) | se deben mantener al menos de 45 a 40 minutos |
| b) | solo se realizan sino hay respiraciones |
| c) | se debe interrumpir sino hay reacción en 45 minutos |
| d) | se debe mantener cuanto más tiempo mejor |
| 143 | **Las maniobras de masaje cardiaco :** |
| a) | se debe realizar al lado del paciente |
| b) | se debe realizar con el paciente acostado en decupito prono |
| c) | se debe realizar con el paciente en decupito-supino |
| d) | se deben realizar entre dos o más personas |
| 144 | **Las maniobras de masaje cardiaco y de respiración boca a boca:** |
| a) | se deben realizar intercalando unas con otras |
| b) | se deben realizar con intención de recuperar al paciente, el tiempo necesario |
| c) | todas son correctas |
| d) | se deben realizar si es posible entre dos personas |

COMUNICACIONES

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | **Cual es la frecuencia de emergencia** |
| a) | 123.45 |
| b) | 122.6 |
| c) | 123.5 |
| d) | 121.5 |
| 2 | **Por una emergencia, necesitamos entrar en el aeropuerto de Pamplona. Sabemos que la frecuencia es 118.2. Es preferible contactar con la torre en esa frecuencia, a hacerlo en la de emergencia.** |
| a) |  |
| b) | Falso |
| c) |  |
| d) | Verdadero |
| 3 | **Volamos con una indicación de rumbo en la brújula de 200. Cual es la forma correcta de decir por la radio el rumbo que llevamos** |
| a) | veinte |
| b) | dos cero cero |
| c) | dos cero cero |
| d) | dos cero |
| 4 | **Si volamos con un rumbo de 5 grados, cual es la forma correcta de decir ese rumbo por la radio** |
| a) | cinco |
| b) | cero cinco |
| c) | todas son correctas |
| d) | cero cero cinco |
| 5 | **Como se dice el rumbo 160 por la radio** |
| a) | ciento sesenta |
| b) | uno sesenta |
| c) | dieciseis cero |
| d) | uno seis cero |
| 6 | **Un vuelo VFR puede solicitar vectores radar** |
| a) | Sólo en espacio aereo clase C |
| b) | Sin ningún problema |
| c) | Nunca |
| d) | Solo en emergencia |
| 7 | **¿Cómo se llama el mando mediante el cual ajustamos la máxima recepción sin que aparezcan ruidos parásitos?** |
| a) | ID.rtf. |
| b) | Sintonizador. |
| c) | ID.rtf. |
| d) | Squelch |
| 8 | **Un mensaje de un avión que ha sufrido un accidente y requiera ayuda inmediata es un mensaje de:** |
| a) | De socorro |
| b) | De control |
| c) | De seguridad en vuelo |
| d) | Urgente |
| 9 | **¿Podemos realizar comentarios personales con nuestra radio instalada en la aeronave en banda aérea con otros compañeros?** |
| a) | Si, si cambiamos a correlativa |
| b) | Si, si no molestamos a nadie |
| c) | Nunca, es solo para comunicaciones estrictamente de trafico aeronautico |
| d) | Solo Si es algo importante |
| 10 | **El código QMS es traducido como** |
| a) | Presión de AD suministrada por la TWR |
| b) | Prolongue viento en cola |
| c) | Prolongación del eje de pista |
| d) | Libre vertical de la pista |
| 11 | **Todos los números en radiotelefonía, se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente:** |
| a) | Falso. |
| b) | Cierto. |
| c) | Cierto, excepto los millares redondos. |
| d) | Cierto, excepto las centenas y los millares redondos. |
| 12 | **¿Cómo deletrearemos en radiotelefonía la palabra "fuselaje":** |
| a) | Foxtrot, Unión, Sierra, Eco, Lima, Alfa, julio, Eco. |
| b) | Fox, Unión, Sierra, Eco, Lima, Alfa, Juliet, Eco. |
| c) | Fox, Unión, Sierra, Eco, Lima, Alfa, Julio, Eco. |
| d) | Foxtrot, Uniform, Sierra, Echo, Lima, Alfa, Juliet, Echo. |
| 13 | **Si desde la torre nos transmiten, "Continúe para final, número dos después de cessna", significa:** |
| a) | La cessna aterrizará antes que nosotros. |
| b) | Ninguna de las anteriores es correcta. |
| c) | Al finalizar el vuelo, nos dirigiremos al aparcamiento número dos. |
| d) | Aterrizaremos en la pista 05 después de la cessna. |
| 14 | **¿Cómo se llama el mando mediante el cual ajustamos la máxima recepción sin que aparezcan ruidos parásitos?** |
| a) | Intercom |
| b) | Silenciador |
| c) | Test ident |
| d) | Sintonizador |
| 15 | **¿Cual es la forma correcta de deletrear HB-JCY en un mensaje radiotelefónico?** |
| a) | Hotel bravo juliet charlie yankee |
| b) | Hotel bravo india víctor charlie |
| c) | Hotel bravo juliet india kilo |
| d) | Hotel bravo india yankee charlie |
| 16 | **¿Qué significa“motor y al aire” (go around)?** |
| a) | Realice aproximación frustrada |
| b) | Proceda con su mensaje |
| c) | Vire 360º |
| d) | Adelante al trafico precedente |
| 17 | **¿Cómo debe informar un piloto que se encuentra “Listo para el despegue”?** |
| a) | Listo para salida o listo |
| b) | En cabecera |
| c) | Listo para rodar a pista |
| d) | Listo para alinear |
| 18 | **En la medida de lo posible una llamada de emergencia debe contener los siguientes elementos/detalles** |
| a) | Indicativo de llamada de la aeronave, naturaleza de la emergencia, intenciones del piloto, posición actual, nivel y rumbo |
| b) | Indicativo de llamada de la aeronave, posición actual, asistencia que se requiere |
| c) | Indicativo de llamada de la aeronave, aeródromo de salida, posición y nivel |
| d) | Indicativo de llamada de la aeronave, ruta de vuelo, aeropuerto de destino |
| 19 | **Si con fallo de radio vamos a entrar en un aeródromo no controlado, ¿qué acciones tomaría?** |
| a) | No podemos entrar en un aeródromo no controlado sin radio |
| b) | Extremaremos las precauciones vigilando la posición de los demás tráficos antes de entrar en circuito y durante el mismo |
| c) | Ninguna de las anteriores |
| d) | Podemos entrar en el aeródromo pero llegando en larga final, no podemos hacer los demás tramos del circuito |
| 20 | **Que frase debemos usar si queremos decir Si** |
| a) | Roger |
| b) | Si |
| c) | Afirmativo |
| d) | Afirma |
| 21 | **Cuando en un mensaje ha habido un error en la transmisión, el piloto comunica la versión correcta diciendo:** |
| a) | Negativo, repito de nuevo |
| b) | Error, repito de nuevo |
| c) | Negativo, repito de nuevo |
| d) | Corrección |
| 22 | **Mi mensaje será más efectivo y comprensible si** |
| a) | Mantengo un volumen de habla constante |
| b) | Enfatizo el comienzo del mensaje |
| c) | Utilizo el método de palabras duplicadas |
| d) | Enfatizo el final del mensaje |
| 23 | **Si detectamos un fallo de transmisión en nuestra radio ¿Qué es lo primero que debe hacer?** |
| a) | Desconectar y conectar el master |
| b) | Realizar el circuito de fallo de radio del aeródromo al que vamos a aterrizar |
| c) | Transmitir dos veces la frase "Transmitiendo a ciegas" seguido del nombre del destinatario de dicho mensaje |
| d) | Comprobar que la clavija del micrófono se halla bien conectada |
| 24 | **El número 175 se dirá por radio** |
| a) | Uno siete cinco |
| b) | Uno siete cinco |
| c) | Uno siete cinco |
| d) | Uno setenta y cinco |
| 25 | **El alcance de recepción en VHF** |
| a) | Aumenta al disminuir la altura. |
| b) | Aumenta al disminuir la velocidad. |
| c) | Aumenta al aumentar la altura |
| d) | Aumenta al aumentar la velocidad. |
| 26 | **Las llamadas de peligro y emergencia se harán en la frecuencia que se estaba utilizando, o en la frecuencia** |
| a) | 123.50 Mhz |
| b) | 120.00 Mhz |
| c) | 121.50 Mhz |
| d) | 123.45 Mhz |
| 27 | **Después de hacer una llamada a la estación aeronáutica y antes de hacer una segunda llamada, deberá transcurrir un periodo de por lo menos:** |
| a) | 20 segundos |
| b) | 30 segundos |
| c) | 10 segundos |
| d) | 5 segundos |
| 28 | **¿Cual debería ser la rapidez con que se habla en las radiodifusiones telefónicas?** |
| a) | No excederá de 100 palabras por minuto |
| b) | No excederá de 60 palabras por minuto |
| c) | No excederá de 80 palabras por minuto |
| d) | No excederá de 120 palabras por minuto |
| 29 | **Todos los números en radiotelefonía se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente:** |
| a) | Falso |
| b) | Cierto, excepto los millares redondos |
| c) | Cierto, excepto las centenas y los millares redondos |
| d) | Cierto |
| 30 | **¿Como deletrearemos en radiotelefonía la palabra “fuselaje“?** |
| a) | Fox, union, sierra, eco, lima, alfa, julio, eco |
| b) | Fox, union, sierra, eco, lima, alfa, juliet, eco |
| c) | Foxtrot, uniform, sierra, echo, lima, alfa, juliet, echo |
| d) | Foxtrot, union, sierra, eco, lima, alfa, julio, eco |
| 31 | **La Señal radiotelefónica de Socorro estará precedida por la palabra ............, repetida tres veces.** |
| a) | PAN |
| b) | SECURITE |
| c) | MAYDAY |
| d) | SOS |
| 32 | **¿Qué significa una buena técnica al micrófono?** |
| a) | Hablar lo más despacio posible para una mejor comprensión |
| b) | Usar una alta cadencia de palabras por minuto |
| c) | Usar un tono normal, hablando con claridad y buena pronunciación |
| d) | Hablar con el micrófono cerca de la boca |
| 33 | **¿Qué frase deberá emplear un piloto que precisa que le sea repetido un mensaje en su totalidad?** |
| a) | repita su ultima transmision |
| b) | Repita su mensaje |
| c) | Repita |
| d) | ¿cuál era su mensaje? |
| 34 | **¿Qué fenómeno influye por le general en la recepción de una transmisión VHF?** |
| a) | Ninguna de las anteriores |
| b) | Las descargas eléctricas de las tormentas |
| c) | La ionosfera |
| d) | El nivel de vuelo del avión y la elevación del terreno |
| 35 | **Cual de las siguientes frases significa SI** |
| a) | Rumbo |
| b) | Todas son correctas |
| c) | Afirmo |
| d) | Separación |
| 36 | **Puede un avión cambiar el indicativo de llamada durante el vuelo** |
| a) | Todas son falsas |
| b) | No |
| c) | Si, a criterio del piloto |
| d) | Si |
| 37 | **Cual de estas tres formas de establecer contacto radio es la correcta** |
| a) | Todas son falsas |
| b) | EC-FI6 llamando a Sevilla Aproximación |
| c) | Sevilla Aproximación EC-FI6 |
| d) | EC-FI6 para Sevilla Aproximación |
| 38 | **Una aeronave que se encuentre en peligro, solicitará ayuda** |
| a) | Todas son correctas |
| b) |  |
| c) | Usando procedimientos de comunicaciones de socorro |
| d) | Usando cualquier medio del que disponga |
| 39 | **Las comunicaciones de socorro y urgencia, deben hacerse** |
| a) | A 100 palabras por minuto |
| b) | Lentamente, separando las palabras y pronunciando cada una de ellas |
| c) | A 200 palabras por minuto |
| d) | A 100 palabras por minuto |
| 40 | **Los números en radiotelefonía se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente** |
| a) | Cierto, salvo los millares redondos |
| b) | Falso |
| c) |  |
| d) | Cierto |
| 41 | **Como debe llamar el avión EC-ABC a la torre de Sevilla por primera vez** |
| a) | Torre de Sevilla EC-ABC |
| b) | Torre EC-ABC |
| c) | Torre de Sevilla E-BC |
| d) | Sevilla EC-ABC |
| 42 | **Que tipo de información puede obtener un avión en vuelo mediante VOLMET** |
| a) | Pista en servicio |
| b) | SIGMET |
| c) | METAR sobre aeropuertos concretos |
| d) | SPECI y TAF |
| 43 | **En que circunstancias puede esperarse una buena recepción de la frecuencia de la torre** |
| a) | Baja altitud y lejos de la estación |
| b) | Bajo nivel, y cerca de la estación |
| c) | Gran altitud en las proximidades de la estación |
| d) | Ninguna es correcta |
| 44 | **¿Cuál deberá ser la rapidez con que se habla en las radiodifusiones telefónicas?** |
| a) | No excederá de 80 palabras por minuto. |
| b) | No excederá de 120 palabras por minuto. |
| c) | No excederá de 100 palabras por minuto. |
| d) | No excederá de 60 palabras por minuto. |
| 45 | **Después de hacer una llamada a la estación aeronáutica y antes de hacer una segunda llamada, deberá transcurrir un periodo de por lo menos:** |
| a) | 5 segundos. |
| b) | 30 segundos. |
| c) | 10 segundos. |
| d) | 20 segundos. |
| 46 | **La frecuencia de socorro en la banda de VHF asignada para el servicio móvil aeronáutico es:** |
| a) | 121,0 Mhz. |
| b) | 121,5 Mhz. |
| c) | 125,1 Mhz. |
| d) | 120,5 Mhz. |
| 47 | **Un mensaje relativo a un avión bajo amenaza de un peligro grave e inminente, que requiera ayuda inmediata, se denomina:** |
| a) | Mensaje urgente. |
| b) | Mensaje de socorro. |
| c) | Mensaje de seguridad ("safety") de vuelo. |
| d) | Mensaje de la clase B. |
| 48 | **Al hacer pruebas de radio, debiera usarse la escala de legibilidad. ¿Cual es ésta escala?:** |
| a) | 1-Legible de vez en cuando, 2-Perfectamente legible, 3-Legible, 4-Legible con dificultad, 5-Ilegible. |
| b) | 1-Ilegible, 2-Legible con dificultad, 3-Legible de vez en cuando, 4-Legible, 5-Perfectamente Legible. |
| c) | 1-Ilegible, 2-Legible de vez en cuando, 3-Legible con dificultad, 4-Legible, 5-Perfectamente legible. |
| d) | 1-Perfectamente legible, 2-Legible, 3-Legible de vez en cuando, 4-Legible con dificultad, 5-Ilegible. |
| 49 | **¿Qué significa la orden "Motor y al aire"?:** |
| a) | Haga toma y despegue. |
| b) | Adelante al tráfico precedente. |
| c) | Efectúe aproximación frustrada. |
| d) | Vire 360º. |
| 50 | **Cuando una estación del servicio móvil aeronáutico necesite hacer pruebas de radio, no se harán por más de:** |
| a) | 10 minutos y consistirán en letras del alfabeto fonético (alfa, bravo, charlie, etc). |
| b) | 10 segundos y consistirán en números hablados (uno, dos, tres, etc). |
| c) | 10 minutos y consistirán en números hablados (uno, dos, tres, etc). |
| d) | 10 segundos y consistirán en letras del alfabeto fonético (alfa, bravo, charlie, etc). |
| 51 | **Que palabra se usa para comunicar una situación de emergencia** |
| a) | MAYDAY |
| b) | ROGER |
| c) | VIRGEN SANTA |
| d) | PAN |
| 52 | **La frecuencia de emergencia es** |
| a) | 125.1 |
| b) | 123.45 |
| c) | 123.5 |
| d) | 121.5 |
| 53 | **Cual es la frecuencia de emergencia** |
| a) | 121.5 |
| b) | 123.45 |
| c) | 123.5 |
| d) | 122.6 |
| 54 | **Por una emergencia, necesitamos entrar en el aeropuerto de Pamplona. Sabemos que la frecuencia es 118.2. Es preferible contactar con la torre en esa frecuencia, a hacerlo en la de emergencia.** |
| a) |  |
| b) | Falso |
| c) |  |
| d) | Verdadero |
| 55 | **Volamos con una indicación de rumbo en la brújula de 200. Cual es la forma correcta de decir por la radio el rumbo que llevamos** |
| a) | dos cero cero |
| b) | veinte |
| c) | dos cero cero |
| d) | dos cero |
| 56 | **Si volamos con un rumbo de 5 grados, cual es la forma correcta de decir ese rumbo por la radio** |
| a) | cero cero cinco |
| b) | todas son correctas |
| c) | cero cinco |
| d) | cinco |
| 57 | **Como se dice el rumbo 160 por la radio** |
| a) | ciento sesenta |
| b) | uno seis cero |
| c) | uno sesenta |
| d) | dieciseis cero |
| 58 | **Un vuelo VFR puede solicitar vectores radar** |
| a) | Nunca |
| b) | Sólo en espacio aereo clase C |
| c) | Sin ningún problema |
| d) | Solo en emergencia |
| 59 | **¿Cómo se llama el mando mediante el cual ajustamos la máxima recepción sin que aparezcan ruidos parásitos?** |
| a) | Squelch |
| b) | ID.rtf. |
| c) | Sintonizador. |
| d) | Squelch |
| 60 | **Un mensaje de un avión que ha sufrido un accidente y requiera ayuda inmediata es un mensaje de:** |
| a) | Urgente |
| b) | De control |
| c) | De seguridad en vuelo |
| d) | De socorro |
| 61 | **¿Podemos realizar comentarios personales con nuestra radio instalada en la aeronave en banda aérea con otros compañeros?** |
| a) | Si, si cambiamos a correlativa |
| b) | Si, si no molestamos a nadie |
| c) | Solo Si es algo importante |
| d) | Nunca, es solo para comunicaciones estrictamente de trafico aeronautico |
| 62 | **El código QMS es traducido como** |
| a) | Prolongación del eje de pista |
| b) | Presión de AD suministrada por la TWR |
| c) | Libre vertical de la pista |
| d) | Prolongación del eje de pista |
| 63 | **Todos los números en radiotelefonía, se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente:** |
| a) | Cierto, excepto los millares redondos. |
| b) | Falso. |
| c) | Cierto. |
| d) | Cierto, excepto las centenas y los millares redondos. |
| 64 | **¿Cómo deletrearemos en radiotelefonía la palabra "fuselaje":** |
| a) | Fox, Unión, Sierra, Eco, Lima, Alfa, Julio, Eco. |
| b) | Fox, Unión, Sierra, Eco, Lima, Alfa, Juliet, Eco. |
| c) | Foxtrot, Unión, Sierra, Eco, Lima, Alfa, julio, Eco. |
| d) | Foxtrot, Uniform, Sierra, Echo, Lima, Alfa, Juliet, Echo. |
| 65 | **Si desde la torre nos transmiten, "Continúe para final, número dos después de cessna", significa:** |
| a) | La cessna aterrizará antes que nosotros. |
| b) | Ninguna de las anteriores es correcta. |
| c) | Aterrizaremos en la pista 05 después de la cessna. |
| d) | Al finalizar el vuelo, nos dirigiremos al aparcamiento número dos. |
| 66 | **¿Cómo se llama el mando mediante el cual ajustamos la máxima recepción sin que aparezcan ruidos parásitos?** |
| a) | Intercom |
| b) | Test ident |
| c) | Sintonizador |
| d) | Silenciador |
| 67 | **¿Cual es la forma correcta de deletrear HB-JCY en un mensaje radiotelefónico?** |
| a) | Hotel bravo juliet india kilo |
| b) | Hotel bravo india yankee charlie |
| c) | Hotel bravo juliet charlie yankee |
| d) | Hotel bravo india víctor charlie |
| 68 | **¿Qué significa“motor y al aire” (go around)?** |
| a) | Proceda con su mensaje |
| b) | Realice aproximación frustrada |
| c) | Vire 360º |
| d) | Adelante al trafico precedente |
| 69 | **¿Cómo debe informar un piloto que se encuentra “Listo para el despegue”?** |
| a) | Listo para alinear |
| b) | Listo para rodar a pista |
| c) | En cabecera |
| d) | Listo para salida o listo |
| 70 | **En la medida de lo posible una llamada de emergencia debe contener los siguientes elementos/detalles** |
| a) | Indicativo de llamada de la aeronave, naturaleza de la emergencia, intenciones del piloto, posición actual, nivel y rumbo |
| b) | Indicativo de llamada de la aeronave, ruta de vuelo, aeropuerto de destino |
| c) | Indicativo de llamada de la aeronave, posición actual, asistencia que se requiere |
| d) | Indicativo de llamada de la aeronave, aeródromo de salida, posición y nivel |
| 71 | **Si con fallo de radio vamos a entrar en un aeródromo no controlado, ¿qué acciones tomaría?** |
| a) | No podemos entrar en un aeródromo no controlado sin radio |
| b) | Ninguna de las anteriores |
| c) | Podemos entrar en el aeródromo pero llegando en larga final, no podemos hacer los demás tramos del circuito |
| d) | Extremaremos las precauciones vigilando la posición de los demás tráficos antes de entrar en circuito y durante el mismo |
| 72 | **Que frase debemos usar si queremos decir Si** |
| a) | Afirma |
| b) | Roger |
| c) | Afirmativo |
| d) | Si |
| 73 | **Cuando en un mensaje ha habido un error en la transmisión, el piloto comunica la versión correcta diciendo:** |
| a) | Corrección |
| b) | Negativo, repito de nuevo |
| c) | Error, repito de nuevo |
| d) | Negativo, repito de nuevo |
| 74 | **Mi mensaje será más efectivo y comprensible si** |
| a) | Mantengo un volumen de habla constante |
| b) | Enfatizo el comienzo del mensaje |
| c) | Utilizo el método de palabras duplicadas |
| d) | Enfatizo el final del mensaje |
| 75 | **Si detectamos un fallo de transmisión en nuestra radio ¿Qué es lo primero que debe hacer?** |
| a) | Transmitir dos veces la frase "Transmitiendo a ciegas" seguido del nombre del destinatario de dicho mensaje |
| b) | Desconectar y conectar el master |
| c) | Realizar el circuito de fallo de radio del aeródromo al que vamos a aterrizar |
| d) | Comprobar que la clavija del micrófono se halla bien conectada |
| 76 | **El número 175 se dirá por radio** |
| a) | Ninguna de las anteriores |
| b) | Ciento setenta y cinco. |
| c) | Uno siete cinco |
| d) | Uno setenta y cinco |
| 77 | **El alcance de recepción en VHF** |
| a) | Aumenta al disminuir la velocidad. |
| b) | Aumenta al disminuir la altura. |
| c) | Aumenta al aumentar la velocidad. |
| d) | Aumenta al aumentar la altura |
| 78 | **Las llamadas de peligro y emergencia se harán en la frecuencia que se estaba utilizando, o en la frecuencia** |
| a) | 123.50 Mhz |
| b) | 121.50 Mhz |
| c) | 120.00 Mhz |
| d) | 123.45 Mhz |
| 79 | **Después de hacer una llamada a la estación aeronáutica y antes de hacer una segunda llamada, deberá transcurrir un periodo de por lo menos:** |
| a) | 10 segundos |
| b) | 30 segundos |
| c) | 20 segundos |
| d) | 5 segundos |
| 80 | **¿Cual debería ser la rapidez con que se habla en las radiodifusiones telefónicas?** |
| a) | No excederá de 80 palabras por minuto |
| b) | No excederá de 120 palabras por minuto |
| c) | No excederá de 60 palabras por minuto |
| d) | No excederá de 100 palabras por minuto |
| 81 | **Todos los números en radiotelefonía se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente:** |
| a) | Cierto |
| b) | Cierto, excepto las centenas y los millares redondos |
| c) | Cierto, excepto los millares redondos |
| d) | Falso |
| 82 | **¿Como deletrearemos en radiotelefonía la palabra “fuselaje“?** |
| a) | Foxtrot, union, sierra, eco, lima, alfa, julio, eco |
| b) | Foxtrot, uniform, sierra, echo, lima, alfa, juliet, echo |
| c) | Fox, union, sierra, eco, lima, alfa, julio, eco |
| d) | Fox, union, sierra, eco, lima, alfa, juliet, eco |
| 83 | **La Señal radiotelefónica de Socorro estará precedida por la palabra ............, repetida tres veces.** |
| a) | MAYDAY |
| b) | PAN |
| c) | SOS |
| d) | SECURITE |
| 84 | **¿Qué significa una buena técnica al micrófono?** |
| a) | Hablar lo más despacio posible para una mejor comprensión |
| b) | Usar un tono normal, hablando con claridad y buena pronunciación |
| c) | Usar una alta cadencia de palabras por minuto |
| d) | Hablar con el micrófono cerca de la boca |
| 85 | **¿Qué frase deberá emplear un piloto que precisa que le sea repetido un mensaje en su totalidad?** |
| a) | Repita su mensaje |
| b) | Repita |
| c) | ¿cuál era su mensaje? |
| d) | repita su ultima transmision |
| 86 | **¿Qué fenómeno influye por le general en la recepción de una transmisión VHF?** |
| a) | Ninguna de las anteriores |
| b) | Las descargas eléctricas de las tormentas |
| c) | La ionosfera |
| d) | El nivel de vuelo del avión y la elevación del terreno |
| 87 | **Cual de las siguientes frases significa SI** |
| a) | Separación |
| b) | Afirmo |
| c) | Todas son correctas |
| d) | Rumbo |
| 88 | **Puede un avión cambiar el indicativo de llamada durante el vuelo** |
| a) | Si |
| b) | Si, a criterio del piloto |
| c) | Todas son falsas |
| d) | No |
| 89 | **Cual de estas tres formas de establecer contacto radio es la correcta** |
| a) | EC-FI6 para Sevilla Aproximación |
| b) | Todas son falsas |
| c) | EC-FI6 llamando a Sevilla Aproximación |
| d) | Sevilla Aproximación EC-FI6 |
| 90 | **Una aeronave que se encuentre en peligro, solicitará ayuda** |
| a) | Todas son correctas |
| b) | Usando procedimientos de comunicaciones de socorro |
| c) |  |
| d) | Usando cualquier medio del que disponga |
| 91 | **Las comunicaciones de socorro y urgencia, deben hacerse** |
| a) | A 200 palabras por minuto |
| b) | A 100 palabras por minuto |
| c) | A 80 palabras por minuto |
| d) | Lentamente, separando las palabras y pronunciando cada una de ellas |
| 92 | **Los números en radiotelefonía se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente** |
| a) | Cierto |
| b) |  |
| c) | Falso |
| d) | Cierto, salvo los millares redondos |
| 93 | **Como debe llamar el avión EC-ABC a la torre de Sevilla por primera vez** |
| a) | Torre EC-ABC |
| b) | Sevilla EC-ABC |
| c) | Torre de Sevilla E-BC |
| d) | Torre de Sevilla EC-ABC |
| 94 | **Que tipo de información puede obtener un avión en vuelo mediante VOLMET** |
| a) | SIGMET |
| b) | METAR sobre aeropuertos concretos |
| c) | SPECI y TAF |
| d) | Pista en servicio |
| 95 | **En que circunstancias puede esperarse una buena recepción de la frecuencia de la torre** |
| a) | Ninguna es correcta |
| b) | Baja altitud y lejos de la estación |
| c) | Bajo nivel, y cerca de la estación |
| d) | Gran altitud en las proximidades de la estación |
| 96 | **¿Cuál deberá ser la rapidez con que se habla en las radiodifusiones telefónicas?** |
| a) | No excederá de 120 palabras por minuto. |
| b) | No excederá de 60 palabras por minuto. |
| c) | No excederá de 80 palabras por minuto. |
| d) | No excederá de 100 palabras por minuto. |
| 97 | **Después de hacer una llamada a la estación aeronáutica y antes de hacer una segunda llamada, deberá transcurrir un periodo de por lo menos:** |
| a) | 20 segundos. |
| b) | 30 segundos. |
| c) | 5 segundos. |
| d) | 10 segundos. |
| 98 | **La frecuencia de socorro en la banda de VHF asignada para el servicio móvil aeronáutico es:** |
| a) | 120,5 Mhz. |
| b) | 125,1 Mhz. |
| c) | 121,0 Mhz. |
| d) | 121,5 Mhz. |
| 99 | **Un mensaje relativo a un avión bajo amenaza de un peligro grave e inminente, que requiera ayuda inmediata, se denomina:** |
| a) | Mensaje de socorro. |
| b) | Mensaje de seguridad ("safety") de vuelo. |
| c) | Mensaje urgente. |
| d) | Mensaje de la clase B. |
| 100 | **Al hacer pruebas de radio, debiera usarse la escala de legibilidad. ¿Cual es ésta escala?:** |
| a) | 1-Perfectamente legible, 2-Legible, 3-Legible de vez en cuando, 4-Legible con dificultad, 5-Ilegible. |
| b) | 1-Legible de vez en cuando, 2-Perfectamente legible, 3-Legible, 4-Legible con dificultad, 5-Ilegible. |
| c) | 1-Ilegible, 2-Legible de vez en cuando, 3-Legible con dificultad, 4-Legible, 5-Perfectamente legible. |
| d) | 1-Ilegible, 2-Legible con dificultad, 3-Legible de vez en cuando, 4-Legible, 5-Perfectamente Legible. |
| 101 | **¿Qué significa la orden "Motor y al aire"?:** |
| a) | Adelante al tráfico precedente. |
| b) | Haga toma y despegue. |
| c) | Efectúe aproximación frustrada. |
| d) | Vire 360º. |
| 102 | **Cuando una estación del servicio móvil aeronáutico necesite hacer pruebas de radio, no se harán por más de:** |
| a) | 10 minutos y consistirán en letras del alfabeto fonético (alfa, bravo, charlie, etc). |
| b) | 10 minutos y consistirán en números hablados (uno, dos, tres, etc). |
| c) | 10 segundos y consistirán en letras del alfabeto fonético (alfa, bravo, charlie, etc). |
| d) | 10 segundos y consistirán en números hablados (uno, dos, tres, etc). |
| 103 | **Que palabra se usa para comunicar una situación de emergencia** |
| a) | ROGER |
| b) | PAN |
| c) | VIRGEN SANTA |
| d) | MAYDAY |
| 104 | **La frecuencia de emergencia es** |
| a) | 121.5 |
| b) | 123.45 |
| c) | 123.5 |
| d) | 125.1 |
| 105 | **La separación vertical con el terreno, es responsabilidad del** |
| a) | Comaprtida entre el piloto y el copiloto |
| b) | Piloto |
| c) | Compartida entre ambos |
| d) | Controlador |
| 106 | **La responsabilidad de la separación con el terreno, es responsabilidad del piloto. Esta norma tiene una excepción. Cuando el avión está siguiendo vectores radar, la responsablidad es del controlador** |
| a) | Verdadero |
| b) |  |
| c) | Verdadero |
| d) | Verdadero |
| 107 | **Un ATIS es** |
| a) | Servcio Automático Información Terminal |
| b) | Operario que proporciona pista en servicio y viento en algunos aeropuertos |
| c) | Servicio que difunde el AIP |
| d) | Radiodifusión meteorológica para aviones en ruta |
| 108 | **¿Cómo transmitimos 1001 como QNH?** |
| a) | QNH uno cero cero uno |
| b) | QNH mil uno |
| c) | QNH uno doble cero uno |
| d) | QNH diez cero uno |
| 109 | **¿ Cuál de las siguientes palabras o frases de procedimiento significa: "Este intercambio de transmisiones ha terminado y no se espera respuesta"?** |
| a) | Terminado |
| b) | Cambio |
| c) | Verificado |
| d) | Recibido |

CLAVES CORRECCIÓN Cap. 1 DERECHO AÉREO

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | c | 11 | b | 21 | c | 31 | a | 41 | d | 51 | a | 61 | d | 71 | a | 81 | a | 91 | c |
| 2 | c | 12 | a | 22 | b | 32 | d | 42 | a | 52 | a | 62 | a | 72 | c | 82 | b | 92 | c |
| 3 | c | 13 | a | 23 | a | 33 | d | 43 | d | 53 | b | 63 | d | 73 | c | 83 | d | 93 | c |
| 4 | c | 14 | c | 24 | d | 34 | a | 44 | a | 54 | b | 64 | d | 74 | d | 84 | d | 94 | c |
| 5 | c | 15 | c | 25 | a | 35 | d | 45 | a | 55 | a | 65 | d | 75 | d | 85 | a | 95 | c |
| 6 | d | 16 | c | 26 | d | 36 | d | 46 | a | 56 | b | 66 | b | 76 | a | 86 | d | 96 | c |
| 7 | c | 17 | c | 27 | a | 37 | a | 47 | d | 57 | b | 67 | d | 77 | b | 87 | a | 97 | d |
| 8 | b | 18 | b | 28 | a | 38 | d | 48 | c | 58 | d | 68 | d | 78 | a | 88 | c | 98 | c |
| 9 | c | 19 | b | 29 | b | 39 | c | 49 | d | 59 | b | 69 | d | 79 | a | 89 | c | 99 | b |
| 10 | a | 20 | c | 30 | d | 40 | b | 50 | b | 60 | d | 70 | d | 80 | a | 90 | c | 100 | c |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 101 | a | 111 | c | 121 | d | 131 | b | 141 | a | 151 | d | 161 | a | 171 | a | 181 | c | 191 | c |
| 102 | b | 112 | c | 122 | a | 132 | d | 142 | a | 152 | a | 162 | c | 172 | b | 182 | c | 192 | d |
| 103 | a | 113 | b | 123 | d | 133 | a | 143 | b | 153 | d | 163 | c | 173 | d | 183 | c | 193 | b |
| 104 | a | 114 | a | 124 | d | 134 | d | 144 | b | 154 | d | 164 | d | 174 | d | 184 | c | 194 | a |
| 105 | c | 115 | d | 125 | a | 135 | a | 145 | a | 155 | d | 165 | d | 175 | a | 185 | a | 195 | a |
| 106 | c | 116 | a | 126 | d | 136 | a | 146 | b | 156 | b | 166 | a | 176 | d | 186 | c | 196 | b |
| 107 | c | 117 | d | 127 | d | 137 | a | 147 | b | 157 | d | 167 | b | 177 | a | 187 | a | 197 | b |
| 108 | c | 118 | a | 128 | a | 138 | d | 148 | d | 158 | d | 168 | a | 178 | c | 188 | d | 198 | a |
| 109 | b | 119 | a | 129 | d | 139 | c | 149 | b | 159 | d | 169 | a | 179 | c | 189 | a | 199 | a |
| 110 | b | 120 | b | 130 | c | 140 | d | 150 | d | 160 | d | 170 | a | 180 | c | 190 | d |  |  |

CLAVES CORRECCIÓN Cap. 4 NAVEGACIÓN

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | d | 11 | b | 21 | d | 31 | b | 41 | a | 51 | d | 61 | c | 71 | d | 81 | d | 91 | a |
| 2 | c | 12 | d | 22 | d | 32 | a | 42 | c | 52 | c | 62 | c | 72 | a | 82 | a | 92 | d |
| 3 | d | 13 | b | 23 | d | 33 | a | 43 | c | 53 | b | 63 | b | 73 | a | 83 | d | 93 | c |
| 4 | b | 14 | d | 24 | d | 34 | a | 44 | c | 54 | c | 64 | b | 74 | b | 84 | c | 94 | d |
| 5 | a | 15 | d | 25 | a | 35 | a | 45 | c | 55 | a | 65 | c | 75 | d | 85 | b | 95 | b |
| 6 | a | 16 | a | 26 | c | 36 | b | 46 | c | 56 | b | 66 | c | 76 | a | 86 | d | 96 | a |
| 7 | b | 17 | d | 27 | c | 37 | d | 47 | c | 57 | a | 67 | b | 77 | d | 87 | a | 97 | a |
| 8 | b | 18 | d | 28 | d | 38 | d | 48 | c | 58 | a | 68 | a | 78 | d | 88 | d | 98 | b |
| 9 | a | 19 | d | 29 | d | 39 | a | 49 | c | 59 | c | 69 | d | 79 | a | 89 | a | 99 | b |
| 10 | b | 20 | b | 30 | a | 40 | d | 50 | c | 60 | c | 70 | a | 80 | d | 90 | a | 100 | a |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 101 | b | 111 | b | 121 |  | 131 |  | 141 |  | 151 |  | 161 |  | 171 |  | 181 |  | 191 |  |
| 102 | b | 112 | d | 122 |  | 132 |  | 142 |  | 152 |  | 162 |  | 172 |  | 182 |  | 192 |  |
| 103 | d | 113 | d | 123 |  | 133 |  | 143 |  | 153 |  | 163 |  | 173 |  | 183 |  | 193 |  |
| 104 | b | 114 | d | 124 |  | 134 |  | 144 |  | 154 |  | 164 |  | 174 |  | 184 |  | 194 |  |
| 105 | d | 115 |  | 125 |  | 135 |  | 145 |  | 155 |  | 165 |  | 175 |  | 185 |  | 195 |  |
| 106 | d | 116 |  | 126 |  | 136 |  | 146 |  | 156 |  | 166 |  | 176 |  | 186 |  | 196 |  |
| 107 | a | 117 |  | 127 |  | 137 |  | 147 |  | 157 |  | 167 |  | 177 |  | 187 |  | 197 |  |
| 108 | d | 118 |  | 128 |  | 138 |  | 148 |  | 158 |  | 168 |  | 178 |  | 188 |  | 198 |  |
| 109 | d | 119 |  | 129 |  | 139 |  | 149 |  | 159 |  | 169 |  | 179 |  | 189 |  | 199 |  |
| 110 | d | 120 |  | 130 |  | 140 |  | 150 |  | 160 |  | 170 |  | 180 |  | 190 |  | 200 |  |

CLAVES CORRECCIÓN Cap. 6 METEOROLOGÍA

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | c | 11 | b | 21 | b | 31 | c | 41 | d | 51 | b | 61 | d | 71 | a | 81 | c | 91 | b |
| 2 | a | 12 | c | 22 | d | 32 | b | 42 | b | 52 | d | 62 | d | 72 | a | 82 | c | 92 | c |
| 3 | b | 13 | c | 23 | a | 33 | d | 43 | a | 53 | d | 63 | a | 73 | a | 83 | c | 93 | a |
| 4 | a | 14 | b | 24 | d | 34 | a | 44 | a | 54 | a | 64 | c | 74 | b | 84 | c | 94 | b |
| 5 | a | 15 | a | 25 | d | 35 | d | 45 | b | 55 | d | 65 | c | 75 | d | 85 | c | 95 | a |
| 6 | c | 16 | d | 26 | a | 36 | a | 46 | b | 56 | d | 66 | d | 76 | d | 86 | c | 96 | a |
| 7 | c | 17 | a | 27 | d | 37 | a | 47 | a | 57 | d | 67 | d | 77 | a | 87 | c | 97 | c |
| 8 | c | 18 | d | 28 | d | 38 | a | 48 | b | 58 | b | 68 | a | 78 | d | 88 | c | 98 | c |
| 9 | c | 19 | a | 29 | a | 39 | d | 49 | b | 59 | d | 69 | b | 79 | a | 89 | d | 99 | c |
| 10 | b | 20 | a | 30 | d | 40 | c | 50 | d | 60 | d | 70 | a | 80 | c | 90 | c | 100 | c |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 101 | b | 111 | a | 121 | d | 131 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 102 | b | 112 | b | 122 | c | 132 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 103 | c | 113 | d | 123 | b | 133 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 104 | c | 114 | a | 124 | d | 134 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 105 | b | 115 | d | 125 | a | 135 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 106 | a | 116 | d | 126 | d | 136 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 107 | d | 117 | a | 127 | a | 137 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 108 | a | 118 | d | 128 | a | 138 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 109 | d | 119 | d | 129 | a | 139 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 110 | a | 120 | a | 130 |  | 140 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

CLAVES CORRECCIÓN Cap. 8 FACTORES HUMANOS

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | c | 11 | a | 21 | d | 31 | a | 41 | d | 51 | a | 61 | a | 71 | c | 81 | a | 91 | c |
| 2 | b | 12 | d | 22 | a | 32 | a | 42 | a | 52 | c | 62 | b | 72 | c | 82 | b | 92 | c |
| 3 | a | 13 | d | 23 | d | 33 | b | 43 | d | 53 | c | 63 | d | 73 | c | 83 | a | 93 | b |
| 4 | d | 14 | a | 24 | a | 34 | b | 44 | d | 54 | d | 64 | d | 74 | c | 84 | a | 94 | a |
| 5 | a | 15 | d | 25 | a | 35 | a | 45 | d | 55 | d | 65 | a | 75 | c | 85 | c | 95 | d |
| 6 | d | 16 | d | 26 | a | 36 | b | 46 | b | 56 | a | 66 | d | 76 | c | 86 | c | 96 | a |
| 7 | a | 17 | a | 27 | d | 37 | b | 47 | d | 57 | b | 67 | a | 77 | d | 87 | c | 97 | d |
| 8 | a | 18 | d | 28 | c | 38 | d | 48 | d | 58 | a | 68 | c | 78 | c | 88 | c | 98 | a |
| 9 | b | 19 | c | 29 | d | 39 | b | 49 | d | 59 | a | 69 | c | 79 | b | 89 | b | 99 | a |
| 10 | d | 20 | b | 30 | b | 40 | d | 50 | d | 60 | a | 70 | c | 80 | c | 90 | b | 100 | b |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 101 | d | 111 | b | 121 | b | 131 | d | 141 | d |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 102 | a | 112 | d | 122 | a | 132 | d | 142 | a |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 103 | d | 113 | a | 123 | a | 133 | a | 143 | c |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 104 | d | 114 | d | 124 | b | 134 | d | 144 | c |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 105 | a | 115 | a | 125 | b | 135 | d | 145 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 106 | d | 116 | a | 126 | a | 136 | d | 146 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 107 | d | 117 | a | 127 | b | 137 | b | 147 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 108 | a | 118 | d | 128 | b | 138 | d | 148 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 109 | d | 119 | c | 129 | d | 139 | d | 149 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 110 | c | 120 | d | 130 | b | 140 | d | 150 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

CLAVES CORRECCIÓN Cap. 9 COMUNICACIONES

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | d | 11 | d | 21 | d | 31 | c | 41 | a | 51 | a | 61 | d | 71 | d | 81 | b | 91 | d |
| 2 | d | 12 | d | 22 | a | 32 | c | 42 | c | 52 | d | 62 | a | 72 | a | 82 | b | 92 | d |
| 3 | b | 13 | a | 23 | d | 33 | c | 43 | c | 53 | a | 63 | d | 73 | a | 83 | a | 93 | d |
| 4 | d | 14 | b | 24 | a | 34 | d | 44 | c | 54 | d | 64 | d | 74 | a | 84 | b | 94 | b |
| 5 | d | 15 | a | 25 | c | 35 | c | 45 | c | 55 | a | 65 | a | 75 | d | 85 | b | 95 | d |
| 6 | d | 16 | a | 26 | c | 36 | b | 46 | b | 56 | a | 66 | d | 76 | c | 86 | d | 96 | d |
| 7 | d | 17 | a | 27 | c | 37 | c | 47 | b | 57 | b | 67 | c | 77 | d | 87 | b | 97 | d |
| 8 | a | 18 | a | 28 | c | 38 | a | 48 | c | 58 | d | 68 | b | 78 | b | 88 | d | 98 | d |
| 9 | c | 19 | b | 29 | c | 39 | b | 49 | c | 59 | a | 69 | d | 79 | a | 89 | d | 99 | a |
| 10 | c | 20 | d | 30 | c | 40 | a | 50 | b | 60 | d | 70 | a | 80 | a | 90 | a | 100 | c |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 101 | c |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 102 | d |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 103 | d |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 104 | a |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 105 | b |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 106 | a |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 107 | a |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 108 | a |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 109 | a |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |