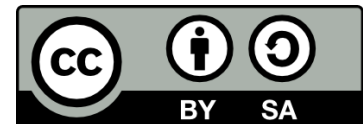




Test VFR Nocturno

Autor: Miguel Iruegas

Esta obra está sujeta a la licencia Reconocimiento-CompartirIgual 4.0 Internacional de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



Versión: 4/2015

INTENTIONALLY LEFT BLANK

1. RECIBE EL NOMBRE DE DESORIENTACIÓN ESPACIAL:
 - A) Desconocer el lugar sobre el que nos encontramos
 - B) No ser capaces de reconocer un punto o más de la ruta
 - C) Estar perdidos, es decir, no ser capaces de proceder a ningún punto conocido
 - D) Desconocer la posición del avión con respecto al horizonte, o sea, desconocer la actitud del avión

2. AL ROTAR EL AVIÓN PARA EL DESPEGUE, EN CASO DE PERDER REFERENCIAS VISUALES EXTERIORES
 - A) No perderemos de vista el girodireccional
 - B) Vigilaremos atentamente el altímetro
 - C) No descuidaremos el horizonte artificial
 - D) Seguiremos las indicaciones del variómetro

3. EN CASO DE QUE NO TENGAMOS REFERENCIAS ILUMINADAS (LUCES) SUFICIENTES PARA ESTABLECER EL FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS:
 - A) Volaremos a o por encima de la altitud mínima de sector o de cuadrícula
 - B) Procuraremos dirigirnos hacia zonas más iluminadas
 - C) Iniciaremos un descenso para intentar ver el terreno
 - D) Mantendremos el nivel actual hasta conseguir las

4. LA BANDA DE FRECUENCIA DE TRABAJO DE UN VOR ES:
 - A) HF
 - B) UHF
 - C) VHF
 - D) MF

5. EL NDB ES UN RADIOFARO QUE:
 - A) Por sí mismo no genera radiales
 - B) Genera 360 radiales
 - C) Genera infinitos radiales
 - D) Su frecuencia de trabajo es UHF

6. SI CENTRAMOS EL CDI DEL VOR EN TO Y PONEMOS LA INDICACIÓN DEL OBS EN EL GIRODIRECCIONAL:
 - A) Nos alejaremos de la estación
 - B) Cruzaremos radiales sin ningún objetivo
 - C) Interceptaremos una ruta pasada
 - D) Procederemos a la estación

7. EN CASO DE QUE DESEEMOS VOLAR A LO LARGO DE UN RADIAL DISTINTO AL DE POSICIÓN:
 - A) Será necesario realizar una maniobra de interceptación
 - B) Será suficiente poner el rumbo del radial deseado
 - C) No es posible realizar esa maniobra
 - D) Primero debemos sobrevolar la estación

8. NO DEBEMOS INICIAR UN DESCENSO A MENOS QUE:
- A) Calemos el altímetro con el QFE
 - B) Veamos las "luces de fondo" hacia donde descendemos
 - C) El ATC nos dé el nivel de transición
 - D) Hayamos realizado el "preaterrizaje"
9. EN CASO DE QUE NO TENGAMOS REFERENCIAS SUFICIENTES PARA EL DESCENSO:
- A) Volaremos, como mínimo, a la altitud mínima de seguridad hasta tener a la vista las luces de la pista
 - B) Descenderemos en cualquier radial VOR
 - C) Descenderemos poco a poco tanteando las pocas luces que podamos ver
 - D) Descenderemos a discreción
10. EL ATERRIZAJE "SIN MOTOR", DE NOCHE:
- A) Es más fácil
 - B) Mantiene la pendiente de planeo adecuada
 - C) Ahorra combustible
 - D) No se aconseja (a menos que se tenga mucha experiencia)
11. DE NOCHE, EL ESTUDIO DE LA METEO ES ESPECIALMENTE IMPORTANTE POR:
- A) El aumento del viento
 - B) La aparición de turbulencia térmica
 - C) El descenso de la temperatura y la posible reducción de la visibilidad
 - D) La cizalladura
12. SI, DE FRENTE Y AL MISMO NIVEL, VEMOS LAS DOS LUCES DE UN AVIÓN (ROJA Y VERDE) DEBEMOS:
- A) Virar a la derecha
 - B) Virar a la izquierda
 - C) Ascender
 - D) Mantener Rumbo
13. EN CASO DE OBSERVAR UNA OAT DE 0°C O INFERIOR Y AL ATRAVESAR LLUVIA O NUBES, DEBEMOS ESPERAR:
- A) Formación de granizo
 - B) Una reducción de potencia
 - C) Formación de hielo
 - D) Un aumento de la OAT
14. DE LAS SIGUIENTES ESCALAS DE CARTAS, ¿CUÁL PROPORCIONARÁ MAYOR DETALLE?:
- A) 1/2000000
 - B) 1/1000000
 - C) 1/500000
 - D) 1/250000
15. PARA NAVEGAR A ESTIMA, ES FUNDAMENTAL CONOCER:
- A) El QNH
 - B) La temperatura
 - C) La dirección y velocidad del viento
 - D) El uso del GPS

16. LAS LUCES DE CABINA SE DEBEN AJUSTAR:
- A) De forma que no deslumbren la visión del exterior
 - B) Siempre a máxima intensidad
 - C) A mínima intensidad en caso de tormenta
 - D) Normalmente apagadas
17. EN CASO DE DECIDIR PROCEDER A UN AERÓDROMO ALTERNATIVO, DEBEMOS CERCIOARNOS:
- A) De que esté dentro de su horario operativo
 - B) De que tenga combustible
 - C) De que sea controlado
 - D) De que disponga de una pista de más de 1000m
18. EN CASO DE ENCONTRAR CONDICIONES DE ENGELAMIENTO:
- A) No es conveniente desviarse
 - B) Conectaremos las calefacciones y sistemas anti hielo disponibles, y si no son suficientes abandonaremos la zona
 - C) Conectaremos la calefacción del tubo de Pitot y parabrisas
 - D) Descenderemos siempre
19. EL MÁRGEN ÓPTIMO PARA LA FORMACIÓN DE HIELO ES:
- A) Entre -10°C y -20°C
 - B) Entre 5°C y 0°C
 - C) Entre -20°C y -40°C
 - D) Entre 0°C y -10°C
20. SI TENEMOS VIENTO DE COSTADO Y MANTENEMOS LA AGUJA DEL ADF HACIA EL MORRO ($P=0$) AL ARRIBAR A UN NDB:
- A) Procederemos por un QDM determinado
 - B) Procederemos por un QDR determinado
 - C) Estaremos haciendo "la curva del perro"
 - D) Dejaremos el NDB en el lado del viento
21. EN CASO DE DAR UN "BOTE" AL ATERRIZAR, LA MANIOBRA MÁS SEGURA ES:
- A) Bajar el morro del avión
 - B) Levantar el morro del avión
 - C) Subir los flaps
 - D) Aplicar motor, hacer "motor y al aire" y una nueva aproximación completa
22. LA DIFERENCIA ANGULAR ENTRE EL NORTE VERDADERO Y EL NORTE MAGNÉTICO, SE LLAMA:
- A) Desviación magnética
 - B) Deriva
 - C) Declinación magnética
 - D) Error de brújula
23. POR ENCIMA DE LA ALTITUD DE TRANSICIÓN, LA DISTANCIA VERTICAL DEL AVIÓN SE EXPRESARÁ EN:
- A) Niveles de vuelo
 - B) Altitudes
 - C) Alturas
 - D) Pies/minuto

24. EN CASO DE FALLO DE LA BOMBA DE VACÍO, PERDEREMOS LAS INDICACIONES DE:
- A) La brújula
 - B) El variómetro
 - C) Los instrumentos giroscópicos que se alimenten con succión, normalmente en aviones pequeños el girodireccional y el horizonte artificial
 - D) Presión de admisión
25. SI VOLAMOS CON VISIBILIDAD REDUCIDA, LAS LUCES DESTELLANTES DE ALTA INTENSIDAD (STROBE LIGHTS) SE DEBEN APAGAR DEBIDO A QUE:
- A) Pueden producir desorientación espacial y vértigo
 - B) No son visibles
 - C) La humedad puede dañarlas
 - D) Pueden molestar a otros aviones
26. CUANDO ESTEMOS EN VUELO Y, POR LA DERECHA, VEAMOS LA LUZ ROJA DE NAVEGACIÓN DE OTRO AVIÓN ACERCÁNDOSE Y QUE ESTÁ AL MISMO NIVEL O ALTITUD:
- A) A una distancia prudente le cederemos el paso, ya que cruzará de derecha a izquierda
 - B) A una distancia prudente nos cederá el paso, ya que cruzará de izquierda a derecha
 - C) Estamos alcanzándolo por detrás, maniobraremos para evitarlo
 - D) Se acerca de frente y a una distancia prudente se desviará a su izquierda
27. EL CAMBIO DE TO A FROM DE UN VOR SE PRODUCE:
- A) Sólo cuando sobrevolamos la estación
 - B) Cuando pasemos por el través perpendicular a la ruta seleccionada con el OBS
 - C) Siempre que crucemos el radial 180
 - D) Siempre que crucemos el radial 90
28. LA DISTANCIA ANGULAR MEDIDA DESDE EL ECUADOR EN SENTIDO NORTE O SUR SE LLAMA:
- A) Longitud
 - B) Latitud
 - C) Elevación
 - D) Declinación
29. SI VOLAMOS A RUMBO INTERCARDINAL VERDADERO CONSTANTE (EJ. 45°), VOLAREMOS:
- A) Una línea recta denominada ortodrómica
 - B) Una línea curva espiral hacia el polo que se llama loxodrómica
 - C) Una recta paralela al ecuador
 - D) Una curva perpendicular al ecuador
30. EN CASO DE FALLO DEL GENERADOR, EN VUELO:
- A) Continuaremos el vuelo normalmente, utilizando la energía de la batería
 - B) Aterrizaremos en el aeródromo adecuado más próximo, economizando la energía de la batería al máximo
 - C) Inmediatamente haremos una toma de emergencia
 - D) Conectaremos la bomba eléctrica de combustible

Respuestas correctas

- | | |
|-------|-------|
| 1) D | 16) A |
| 2) C | 17) A |
| 3) A | 18) B |
| 4) C | 19) D |
| 5) A | 20) C |
| 6) D | 21) D |
| 7) A | 22) C |
| 8) B | 23) A |
| 9) A | 24) C |
| 10) D | 25) A |
| 11) C | 26) A |
| 12) A | 27) B |
| 13) C | 28) B |
| 14) D | 29) B |
| 15) C | 30) B |