

NAVEGACIÓN (4)

- Un meridiano se puede definir como:
 - Un círculo máximo que corta la esfera de la Tierra paralelamente al Ecuador.
 - Un círculo menor que pasa por los Polos y es perpendicular al Ecuador.
 - Un círculo máximo que pasa por los Polos perpendicularmente al Ecuador.**
 - Un círculo máximo que disminuye de tamaño a medida que se acerca a los Polos.
- Los círculos menores:
 - Pasan por el centro de la Tierra.
 - No pasan por el centro de la Tierra.
 - No dividen la Tierra en partes iguales.
 - B y C son correctas.**
- Al utilizar la brújula debemos tener en cuenta varios errores, entre ellos el de desviación. ¿Cuándo se produce?
 - Cuando se ve afectada por un campo magnético originado en sus proximidades.**
 - Cuando el Norte magnético y el geográfico no coinciden.
 - Durante los virajes.
 - Cuando nos encontramos exactamente sobre los Polos Norte o Sur.
- Si tenemos un rumbo geográfico de 110° , con una declinación de 10°E y una desviación de 5°W , ¿cuál es nuestro rumbo magnético?
 - 115°
 - 95°
 - 120°
 - 100°**
- Si nuestro rumbo verdadero es de 81° y el magnético de 75° , ¿cuál es la declinación que tenemos?
 - 6°W
 - 6° , independientemente de que sea E o W.
 - 6°E**
 - No podemos saberlo.
- A la diferencia entre el Norte magnético y el Norte geográfico la llamamos:
 - Desviación.
 - Deriva.
 - Declinación.**
 - Compass.
- Con un rumbo verdadero de 110° , un rumbo magnético de 100° y una desviación de 2°W , ¿qué deberá marcar nuestro compás?
 - 102°**
 - 112°
 - 110°
 - 108°

NAVEGACIÓN (4)

8. En el hemisferio Norte, qué declinación tenemos si nuestro rumbo geográfico es de 280° , el magnético es de 295° y la desviación es de 5° W.
- a) 15° E
 - b) 15° W**
 - c) 10° E
 - d) 20° W
9. ¿Qué significa que tenemos una variación o declinación 9° E?
- a) Que el Norte geográfico está situado 9° al Este del magnético.
 - b) Que la brújula está afectada por un campo magnético que varía el norte 9° al Este.
 - c) Que nos hemos desviado 9° hacia el Este de nuestra ruta.
 - d) Que el Norte magnético está situado 9° al Este del geográfico.**
10. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?
- a) 3'3 millas náuticas = 1 metro
 - b) 3'3 metros = 1 milla náutica
 - c) 3'3 metros = 1 pie
 - d) 3'3 pies = 1 metro**
11. ¿Bajo qué reglas debe basar su vuelo el piloto de ULM?
- a) VFR**
 - b) IFR
 - c) VMC
 - d) IMC
12. La navegación aérea visual o VFR (Visual Flight Rules) se suele utilizar para:
- a) Vuelos a baja o media cota.
 - b) Vuelos a baja velocidad.
 - c) Vuelos de corta o media distancia.
 - d) Todas son correctas.**
13. El piloto de ultraligero podrá volar en un espacio aéreo clase A siempre que:
- a) Se cumplan las condiciones para el vuelo en VFR.
 - b) Nunca, ya que en el espacio aéreo clase A el vuelo en VFR no está permitido.**
 - c) El piloto cuente con autorización para volar en IFR.
 - d) Las condiciones visuales sean libre de nubes y con la superficie a la vista.
14. El espacio aéreo se divide en:
- a) Espacio aéreo controlado, que son los de clase A, B, C, D y E; y espacio aéreo no controlado, los de clase F y G.**
 - b) Espacio aéreo controlado, que son los de clase A, B, C y D; y espacio aéreo no controlado, los de clase E, F y G.
 - c) Espacio aéreo controlado, espacio aéreo no controlado y espacio aéreo parcialmente controlado.
 - d) Espacio aéreo de uso civil y espacio aéreo de uso militar.

NAVEGACIÓN (4)

15. El espacio aéreo no controlado está formado por los de clase:
- A, B, C, D y E.
 - VFR y VMC.
 - F y G.**
 - E, F y G.
16. Volando con rumbo 93° , indique cuál de los siguientes vientos sería viento en cola:
- 93° .
 - 270° .
 - 273° .**
 - 267° .
17. La latitud de un punto se mide sobre el _____ y desde el _____.
- Ecuador / Meridiano 0
 - Paralelo / Meridiano
 - Paralelo / Ecuador
 - Meridiano / Ecuador**
18. ¿A qué coordenadas corresponde la intersección entre el Ecuador y el antimeridiano de Greenwich?
- Latitud 0° Longitud 90°
 - Longitud 0° Latitud 180°
 - Latitud 0° Longitud 180°**
 - Latitud 90° Longitud 0°
19. Si en nuestra ruta en vuelo, para ir de un punto a otro, mantenemos un rumbo constante, ¿cuál es la línea que estamos siguiendo?
- Línea loxodrómica, la que traza el recorrido más corto.
 - Línea ortodrómica, la que traza un recorrido mayor.
 - Línea ortodrómica, la que traza el recorrido más corto.
 - Línea loxodrómica, la que traza un recorrido mayor.**
20. ¿Cuál es la proyección en la que la loxodrómica es una línea recta?
- Lambert.
 - Mercator.**
 - La cónica.
 - La acimutal.
21. La carta OACI 1:500.000 es:
- Una proyección cónica conforme.**
 - Una proyección cilíndrica conforme.
 - Una proyección acimutal.
 - Todas son correctas.
22. Una carta OACI 1:500.000 está recomendada para:
- Vuelos IFR a baja velocidad y baja cota.
 - Vuelos VFR a baja velocidad y alta cota.
 - Vuelos IFR a alta velocidad y alta cota.
 - Vuelos VFR a baja velocidad y baja cota.**

NAVEGACIÓN (4)

23. ¿Cuántas millas náuticas corresponden a $3^{\circ} 45'$ de arco?
- a) 345 mn.
 - b) 225 km.
 - c) 225 mn.**
 - d) 305 mn.
24. Si venimos del punto $28^{\circ} 37' N$ y nos encontramos en $34^{\circ} 40' N$, ¿cuánta distancia hemos recorrido?
- a) 363 mn.
 - b) 358 mn.
 - c) 672 km.
 - d) A y C son correctas.**
25. Decimos que una carta es conforme cuando:
- a) Su proyección es acimutal, es decir, la superficie de la Tierra se representa en un plano tangente a la esfera.
 - b) Los meridianos y paralelos se cortan perpendicularmente, la escala utilizada es la misma en toda la carta y los accidentes geográficos se representan con su misma forma.**
 - c) Los meridianos y paralelos no se cruzan, la escala utilizada es la misma en toda la carta y los accidentes geográficos se representan con su misma forma.
 - d) Cuando se rige por las normas que OACI ha establecido para las cartas aeronáuticas.
26. ¿Cuál de las siguientes cartas no es conforme?
- a) Mercator.
 - b) Lambert.
 - c) Estereográfica polar.
 - d) Ninguna es correcta.**
27. La distancia que hay entre un punto A y un punto B es de 162 mn. Si vamos a una velocidad de 300 km/h, con viento en calma, ¿cuánto tardaremos en recorrer esa distancia?
- a) 1 hora y 25 minutos.
 - b) 1 hora.**
 - c) 55 minutos.
 - d) 1 hora y 15 minutos.
28. Si volamos a una velocidad de 310 km/h, con viento en calma, y queremos recorrer una distancia de 556 mn, ¿cuánto tiempo emplearemos?
- a) 3 horas y 20 minutos.**
 - b) 2 horas y 20 minutos.
 - c) 3 horas y 40 minutos.
 - d) 2 horas y 50 minutos.
29. Tenemos que recorrer una distancia de 500 km con una GS de 200kt. ¿Cuánto tiempo emplearemos en realizar el recorrido?
- a) 2 horas.
 - b) 1 hora y 21 minutos.**
 - c) 1 hora y 12 minutos.
 - d) 1 hora y 32 minutos.

NAVEGACIÓN (4)

30. Las líneas isógonas son:
- Líneas que unen puntos con la misma desviación magnética.
 - Líneas que unen puntos con el mismo rumbo magnético.
 - Líneas que unen puntos con la misma declinación magnética.**
 - Líneas que unen puntos con la misma presión atmosférica.
31. Para definir las coordenadas de un punto, debe nombrarse primero la longitud y después la latitud:
- Falso.**
 - Verdadero.
32. Si en nuestro mapa de navegación aeronáutica trazamos una ruta en línea recta de 450 km, estaríamos trazando una línea:
- Loxodrómica.
 - Ortodrómica.
 - No podemos saberlo en distancias tan cortas.
 - La ortodrómica y la loxodrómica coinciden en esa distancia.**
33. ¿Cuándo son iguales la ortodrómica y la loxodrómica?
- En distancias inferiores a 1.000 millas náuticas.
 - En rumbos exactos Norte o Sur.
 - En rumbos Este u Oeste próximos al Ecuador.
 - Todas son correctas.**
34. Las líneas agónicas son aquellas que unen puntos en los que la declinación magnética es cero.
- Falso.
 - Verdadero.**
35. Teniendo en cuenta el error de inclinación que presenta la brújula, ¿cuál de estas afirmaciones es correcta?
- Si nos encontramos en el hemisferio Sur y queremos virar al Norte, debemos parar antes de que la brújula indique 360°.
 - Si nos encontramos en el hemisferio Norte y queremos virar al Norte, debemos parar antes de que la brújula indique 360°.**
 - Si nos encontramos en el hemisferio Norte y queremos virar al Norte, debemos parar después de que la brújula indique 360°.
 - Si nos encontramos en el hemisferio Sur y queremos virar al Sur, debemos parar después de que la brújula indique 180°.
36. En el hemisferio Norte, el error de inclinación de la brújula hace que durante la navegación, mientras viramos, tengamos que:
- Detener el viraje antes del Norte.
 - Detener el viraje después del Norte.
 - Detener al viraje después del Sur.
 - A y C son correctas.**

NAVEGACIÓN (4)

37. Volando en España, si vamos a virar rumbo Norte, ¿cuántos grados antes de llegar hay que parar el viraje?
- a) 10°.
 - b) 15°.
 - c) 20°.
 - d) 30°.**
38. En cuál de las siguientes situaciones la brújula presenta marcaciones correctas:
- a) En virajes con ángulo menor de 45°.
 - b) En vuelo recto y nivelado.**
 - c) Cuando nos encontramos exactamente sobre el Polo Norte.
 - d) A y B son correctas.
39. Durante la navegación podemos encontrar zonas del espacio aéreo calificadas como Prohibidas, Peligrosas o Restringidas. ¿Dónde debemos consultar la actividad de estas zonas?
- a) En las cartas de navegación actualizadas.
 - b) En el NOTAM en vigor.**
 - c) En la información SIGMET.
 - d) En el METAR del aeródromo de salida.
40. El AIP se divide en tres tipos de informaciones que son:
- a) LEP, LER, LED.
 - b) AGL, MSL, ALT
 - c) METAR, TAFOR, GAFOR.
 - d) GEN, ENR, AD.**
41. ¿Cómo podemos calcular el rumbo magnético a partir del rumbo geográfico?
- a) Restando la declinación al Norte geográfico.**
 - b) Restando la desviación al Norte geográfico.
 - c) Sumando la desviación al Norte geográfico.
 - d) B y C son correctas.
42. Si durante un vuelo recto y nivelado mantenemos una trayectoria hacia 040°, ¿cuál de los siguientes sería el viento más favorable?
- a) Viento de 040°.
 - b) Viento de 130°.
 - c) Viento de 220°.**
 - d) Viento de 230°.
43. El ángulo formado entre la ruta y el rumbo de nuestra aeronave se llama:
- a) Ángulo diedro.
 - b) Ángulo de derrota.
 - c) Ángulo de desvío.
 - d) Ángulo de deriva.**

NAVEGACIÓN (4)

44. ¿En cuál de este/os caso/s debemos realizar una corrección de deriva durante nuestro vuelo?
- a) **En caso de viento cruzado.**
 - b) En caso de viento en cola o viento en cara.
 - c) En caso de que haya viento en calma.
 - d) En ninguno de los anteriores.
45. Indique cuál de los siguientes tipos de navegación podemos realizar en el vuelo con ULM:
- a) Navegación a estima.
 - b) Navegación observada.
 - c) Navegación radio-eléctrica.
 - d) **Las tres anteriores son correctas.**
46. Si tenemos viento de 315º a 17 kt, ¿qué significa?
- a) Que el viento va hacia 315 grados a 17 nudos.
 - b) Que el viento va hacia 135 grados a 17 km/hora.
 - c) Que el viento viene de 315 grados a 17 km/hora.
 - d) **Que el viento viene de 135 grados a 17 nudos.**
47. Cuando trazamos una línea de ruta en nuestra carta de navegación observamos que ésta cruza una zona calificada como LED, cuyos límites son FL145/1500 ft AGL. ¿Debemos modificar nuestra ruta?
- a) No, pues aunque se trata de una zona prohibida, el límite inferior se encuentra por encima de las limitaciones a las que está sometido un ULM.
 - b) Sí, pues no podemos volar sobre una zona peligrosa bajo ningún concepto.
 - c) **No, pues aunque se trata de una zona peligrosa, el límite inferior se encuentra por encima de las limitaciones a las que está sometido un ULM.**
 - d) Sí, pues no podemos volar sobre una zona prohibida bajo ningún concepto.
48. Si en una carta de navegación encontramos un espacio aéreo calificado como LEP, cuyo límite superior está indicado en FL060, ¿podremos volar en esa zona con un ultraligero?
- a) **No, ya que es una zona prohibida cuyo límite superior es de 6.000', por lo que no podríamos superarlo con un ULM.**
 - b) No, ya que es una zona peligrosa cuyo límite superior es de 6.000', por lo que no podríamos superarlo con un ULM.
 - c) Sí, ya que el límite superior está a 600', por lo que podemos sobrevolar la zona.
 - d) No, ya que es una zona prohibida cuyo límite superior es de 600'.
49. ¿Qué tipo de navegación estaremos llevando a cabo si nos guiamos por cálculos basados en tiempo, velocidad, distancia y dirección?
- a) **Navegación a estima.**
 - b) Navegación radio-eléctrica.
 - c) Navegación observada.
 - d) A y C son correctas.

NAVEGACIÓN (4)

50. En cuanto a la navegación radio-eléctrica, ¿cuál de las siguientes ventajas presenta el VOR frente al NDB/ADF?
- a) Su alcance no está limitado a la línea visual.
 - b) Tiene un alcance mucho mayor que las señales VHF.
 - c) Están libres de interferencias estáticas tales como las producidas por tormentas eléctricas.**
 - d) Las señales que emite pueden rodear obstáculos y, por tanto, ser fácilmente recibidas.
51. Durante la navegación, indique en cuál de los siguientes momentos no recibiremos, o lo haremos con dificultad, las señales del VOR:
- a) Cuando nos encontremos sobrevolando la emisora.
 - b) Cuando la emisora esté fuera del alcance visual.
 - c) Cuando haya un obstáculo entre la emisora y la aeronave.
 - d) Todas son correctas.**
52. Las estaciones VOR emiten señales VHF, de tal forma que:
- a) Su alcance disminuye al aumentar la altitud del equipo receptor.
 - b) Su alcance aumenta al aumentar la altitud del equipo receptor.**
 - c) Su alcance aumenta al disminuir la altitud del equipo receptor.
 - d) Ninguna de las anteriores es correcta.
53. Entre los siguientes sistemas de radio-navegación, ¿cuál es el más utilizado?
- a) NDB.
 - b) ADF.
 - c) VOR.**
 - d) A y B son correctas.
54. ¿Qué equipo de radionavegación presenta errores durante el orto y el ocaso?
- a) NDB/ADF.**
 - b) VOR.
 - c) GPS.
 - d) B y C son correctas.
55. Indique la banda de frecuencias asignadas para la radionavegación con VOR:
- a) 118.0 a 136.97 MHz
 - b) 7500 a 7700.
 - c) 108.0 a 117.9 MHz**
 - d) 110.0 a 115.0 MHz
56. El sistema de radionavegación GPS sólo puede utilizarse para vuelos IFR, no para VFR:
- a) Falso.**
 - b) Verdadero.
57. Estamos volando a FL030, por lo que el alcance de la señal VHF llega aproximadamente hasta las 69 millas náuticas. ¿Cuál será el alcance de recepción si volamos a FL050?
- a) 87mn.**
 - b) 95mn.
 - c) 100mn.
 - d) 47mn.

NAVEGACIÓN (4)

58. Volando a 1.000', nos encontramos a 35mn de una estación VOR. ¿Obtendremos la señal que ésta está emitiendo?
- Sí, si no hay obstáculos y la estación emisora se encuentra dentro de nuestra línea visual.
 - Sí, pues a esa altura la aeronave está lo suficientemente cerca para captar la señal.
 - No, pues a esa altura la aeronave no está lo suficientemente cerca para captar la señal.**
 - No, pues la aeronave está a demasiada altura para captar la señal a esa distancia.
59. La derrota y el rumbo de la aeronave coincidirán siempre en ausencia de viento:
- Falso.
 - Verdadero.**
60. ¿Cuándo coincidirá la GS con la velocidad verdadera?
- En altitudes inferiores a 10.000'.
 - En ausencia de viento.**
 - En atmósfera estándar.
 - La GS nunca puede coincidir con la velocidad verdadera.
61. La pista en servicio de un aeródromo es la 14. ¿Cuál es la pista contraria?
- La 41.
 - La 32.**
 - La 26.
 - La 30.
62. El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuenta con dos pistas 18/36 y otras dos 14/32. ¿Cuál de ellas utilizaremos con viento de 200º a 20kt?
- La 18.**
 - La 36.
 - La 14.
 - La 32.
63. Si estamos en la pista 21 de un aeródromo y tenemos viento de 250º a 17kt, ¿cuáles son, aproximadamente, las componentes de viento en cara y viento cruzado que tenemos?
- 10'2kt de viento cruzado y 6'8kt de viento en cara.
 - 10'2kt de viento en cara y 6'8kt de viento cruzado.
 - 7'5kt de viento en cara y 13'02kt de viento cruzado.
 - 7'5kt de viento cruzado y 13'02kt de viento en cara.**
64. Estamos en la pista 14 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Tenemos viento de 200º a 30kt. ¿Qué componentes de viento tenemos aproximadamente?
- 15kt de viento cruzado y 20kt de viento en cara.
 - 15kt de viento en cara y 20kt de viento cruzado.**
 - 20kt de viento cruzado y 10kt de viento en cara.
 - 20kt de viento en cara y 10kt de viento cruzado.

NAVEGACIÓN (4)

65. Indique la correcta. La GS es:

- a) IAS +/- viento.
- b) CAS +/- viento.
- c) TAS +/- viento.**
- d) EAS +/- viento.

66. Llevamos un rumbo de 070º, tenemos viento de 250º a 15kt y nuestra TAS es de 190kt. ¿Cuál es nuestra GS?

- a) 205kt.**
- b) 380kt.
- c) 175kt.
- d) A y B son correctas.

67. ¿Hacia dónde debemos realizar la corrección del ángulo de deriva durante la navegación?

- a) Hacia el lado donde viene el viento.**
- b) Hacia la derecha si la declinación es Este.
- c) Hacia la izquierda si la declinación es Oeste.
- d) B y C son correctas.

68. El curso o la ruta planeada de una aeronave también recibe el nombre de:

- a) Rumbo.
- b) Deriva.
- c) Trayectoria o derrota.**
- d) Posición.

69. Un FIR es una región de información de vuelo cuyo límite se extiende desde el suelo hasta el nivel de vuelo FL245

- a) Verdadero.**
- b) Falso.

70. Para el piloto de ULM es conveniente conocer las condiciones meteorológicas con las que se va a encontrar en ruta. Pero, ¿cómo puede obtener esa información en vuelo?

- a) Escuchando la transmisión del ATIS.
- b) Consultando el METAR el TAF desde un dispositivo con conexión a Internet.
- c) Escuchando la emisión del VOLMET.
- d) A y C son correctas.**

71. A la hora de trazar nuestra ruta en la carta seleccionada, debemos tener en cuenta que:

- a) No siempre será posible seguir la ruta más corta entre dos puntos.**
- b) La ruta trazada deberá corresponder siempre a una línea recta.
- c) En ningún caso se podrá seguir una ruta alternativa a la trazada inicialmente una vez que estemos en vuelo.
- d) A y B son correctas.

NAVEGACIÓN (4)

72. En España, a excepción de Canarias, durante el horario de verano, ¿cómo podemos conocer la hora Z (zulú) a través de nuestra hora local?
- Sumando dos horas a la local.
 - Sumando una hora a la local.
 - Restando dos horas a la local.**
 - Restando una hora a la local.
73. Al realizar la planificación de nuestro vuelo hemos estimado como hora de llegada las 12:00h local. Si estamos en la Península Ibérica en España, ¿cuál será la hora Z?
- Serán las 13:00Z.
 - Depende del lugar exacto en el que nos encontremos.
 - Si es verano serán las 11:00Z y si es invierno las 10:00Z.
 - Si es verano serán las 10:00Z y si es invierno las 11:00Z.**
74. Cuando llamamos al ATC de un aeródromo y queremos conocer la altitud indicada del mismo, ¿qué información nos darán?
- El QNH, que lo tendremos que calar en la ventanilla de Kollsman.**
 - El QNE, que lo tendremos que calar en la ventanilla de Kollsman.
 - El QFE, que lo tendremos que calar en la ventanilla de Kollsman.
 - Ninguna de las anteriores es correcta.
75. Cuando vamos a realizar un vuelo:
- Debemos asegurarnos de que la ruta trazada es una línea recta sobre la carta.
 - Nunca debemos doblar la carta que vamos a utilizar durante el vuelo, pues tiene que ser visible en su totalidad.
 - Se debe establecer un primer punto de situación para comenzar la ruta después de realizar la maniobra de despegue.**
 - No será necesario localizar previamente campos para posibles aterrizajes de emergencia.
76. ¿Cuál es el aparato que permite a un controlador conocer la situación exacta del avión en caso de que nos hayamos perdido?
- El equipo ADF instalado en la aeronave.
 - El transpondedor.**
 - El VOR.
 - El NDB.
77. Si en nuestro transpondedor hemos puesto el código 7700, ¿qué significa?
- Que tenemos un fallo de comunicaciones.
 - Que nos han secuestrado la aeronave.
 - Que tenemos una emergencia.**
 - Que nos hemos perdido.
78. El código 7600 de un transpondedor corresponde a:
- Emergencia.
 - Secuestro.
 - Fallo de comunicaciones.**
 - Cualquiera de las anteriores.

NAVEGACIÓN (4)

79. ¿Cuál de los siguientes nombres designa al código del transpondedor?

- a) Squelch.
- b) SSR.
- c) Transponder.
- d) Squawk.**

80. En una escala de 1:1.000.000, 2'5 mm corresponden a:

- a) 25 km.
- b) 2'5 m.
- c) 2.500 m.**
- d) 5 km.

81. Tenemos una carta OACI con una escala 1:500.000 diseñada para vuelo visual. En ella trazamos una ruta en línea recta que mide 8 cm. ¿Cuánta distancia recorre esa ruta?

- a) 40 mn.
- b) 32 km.
- c) 8 km.
- d) 40 km.**

82. Con una carta que tiene la escala 1:250.000 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?

- a) 4 mm corresponde a 2.500 m.
- b) 4 cm corresponden a 10 km.**
- c) 4 cm corresponden a 1 km.
- d) 4 mm corresponden a 5 km.

83. En la escala 1:750.000, 5 cm corresponden a:

- a) 37'5 km.
- b) 3'75 km.
- c) 20'25 mn.
- d) A y C son correctas.**

84. En una carta con escala 1:1.000.000 trazamos una ruta en línea recta que mide 15'5 cm. ¿Cuánto mide la ruta?

- a) 155 km.**
- b) 15'5 km.
- c) 150 km.
- d) 15 km.

85. Un vuelo VFR con rumbo magnético 87º, ¿cuál es el nivel al que debe volar?

- a) Nivel par más 500.
- b) Nivel par menos 500.
- c) Nivel impar más 500.**
- d) Nivel impar menos 500.

NAVEGACIÓN (4)

86. ¿En qué apartado del AIP tenemos que comprobar si una zona D, R o P está activa?
- AD.
 - ENR.**
 - GEN.
 - AIRAC.
87. De los siguientes equipos, indique cuál es capaz de proporcionar la distancia entre la aeronave y la estación emisora:
- NDB.
 - ADF.
 - DME.**
 - VOR.
88. En aviación ligera basaremos nuestra ruta en la navegación observada y a estima, mientras que el GPS se usará únicamente como apoyo:
- Verdadero.**
 - Falso.
89. Si el nivel de transición en España está establecido en 6.000' y estamos en nivel de vuelo FL080, ¿con qué deberemos tener ajustado nuestro altímetro?
- QNE.**
 - QNH.
 - QFE.
 - QMS.
90. Si estamos volando a FL050, ¿a qué altitud estamos volando?
- A 5.000 metros.
 - A 5.000 pies.
 - A 1'5 kilómetros.
 - B y C son correctas.**
91. Después de haber planeado nuestra ruta, en primer lugar tras el despegue:
- Debemos tratar de averiguar el viento para realizar la corrección de deriva necesaria.
 - Tenemos que anotar la hora de despegue e ir hacia el punto de situación en el que comienza la ruta.**
 - Debemos establecer contacto por radio con la Torre del aeropuerto más cercano.
 - Debemos establecer contacto por radio con el aeropuerto de destino para comprobar su situación meteorológica.
92. Una representación de un círculo con otro círculo dentro en nuestra carta de navegación indica:
- Un aeropuerto militar.**
 - Un aeropuerto civil.
 - Un aeropuerto mixto, civil y militar.
 - Un aeropuerto aduanero.

NAVEGACIÓN (4)

93. Un aeropuerto aduanero vendrá indicado en nuestra carta de navegación:
- Con la representación de un círculo y cuatro líneas en los cuatro puntos cardinales.
 - Con una línea punteada alrededor del nombre del aeródromo.**
 - Con la representación de dos círculos, uno dentro de otro.
 - Con la representación de dos círculos y cuatro líneas en los cuatro puntos cardinales.
94. ¿Cuál de las siguientes indicaciones las podemos encontrar en una carta aeronáutica?
- Elevaciones, distancia, indicaciones de aeropuerto.**
 - Elevaciones y distancia solamente.
 - Elevaciones e indicación de aeródromo solamente.
 - Ninguna de las indicaciones anteriores viene recogida en una carta aeronáutica.
95. Cada 15º el huso horario:
- Aumenta una hora.
 - Disminuye una hora.
 - A y B son correctas.**
 - Las anteriores son falsas.
96. Salimos un día de verano a las 06:00h UTC de un punto hacia otro en línea recta con una TAS de 150kt. La distancia entre los puntos es de 300 millas náuticas. ¿A qué hora local llegaremos, teniendo en cuenta que estamos en España?
- A las 08:00h.
 - A las 11:00h.
 - A las 07:00h.
 - A las 10:00h.**
97. ¿A qué llamamos aeródromo de alternativa?
- El especificado en el Plan de Vuelo como el aeródromo de aterrizaje previsto.
 - El especificado en el Plan de Vuelo como el aeródromo de partida.
 - El especificado en el Plan de Vuelo como aeródromo de aterrizaje para repostar.
 - El especificado en el Plan de Vuelo para utilizar en caso de no ser aconsejable hacerlo en el previsto.**
98. En ningún caso el aeródromo de alternativa especificado en nuestro Plan de Vuelo podrá ser el mismo que el de partida:
- Falso.**
 - Verdadero.
99. Con viento totalmente en cara vamos a despegar de la pista 27. ¿De dónde viene el viento?
- De 027º.
 - De 270º.**
 - De 090º.
 - De 009º.
100. ¿Por qué las pistas de un aeródromo pueden variar sus números cada cierto tiempo?
- El número de la pista es siempre el mismo.
 - Porque varían en función de la asignación que les dé la OACI.
 - Porque están orientadas hacia el Norte magnético y éste va cambiando.**
 - Ninguna de las anteriores es correcta.