

RADIOFONISTA (4)

- ¿Cómo definiría la amplitud de onda?
 - La distancia que mide una onda completa.
 - La distancia entre la cresta de la onda y su punto medio.**
 - La cantidad de veces que se repite una onda por segundo.
 - La velocidad de propagación de la onda.
- ¿Cuál es la definición de "frecuencia" de una onda electromagnética?
 - La distancia entre la cresta de la onda y su punto medio.
 - El punto de máxima amplitud de onda.
 - Número de oscilaciones que realiza la onda por segundo.**
 - Número de oscilaciones que realiza la onda por minuto.
- ¿Con cuál de los siguientes términos se miden las frecuencias de VHF?
 - Kilohertzio (KHz).
 - Megahertzio (MHz).**
 - Gigahertzio (GHz).
 - Terahertzio (THz).
- La velocidad de propagación de las ondas de radio es:
 - La velocidad de la luz.**
 - 343 m/s.
 - La velocidad del sonido.
 - Ninguna de las anteriores es correcta.
- Indique cuál de los siguientes fenómenos meteorológicos atmosféricos pueden afectar a las ondas de radio:
 - Las precipitaciones.
 - La inversión de temperatura.
 - El viento.
 - Todas son correctas.**
- La banda de frecuencias de VHF se utilizan:
 - Para radionavegación y radiotelefonía de larga distancia, entre otras.
 - Para radionavegación y comunicaciones de media distancia, entre otras.
 - Para radionavegación y radiotelefonía de corta distancia, entre otras.**
 - Todas son correctas.
- Al establecer contacto con nuestro transmisor/receptor de comunicaciones en una frecuencia determinada, notamos que tenemos ruidos parásitos. ¿Qué dispositivo usaremos para eliminarlos?
 - Squawk.
 - Sintonizador.
 - Squelch.**
 - El botón de ajuste de frecuencias.
- La banda de frecuencias 118.000 – 136.975 MHz está asignada al:
 - Servicio Móvil Aeronáutico.**

RADIOFONISTA (4)

- b) Servicio Fijo Aeronáutico.
 - c) Servicio de Radionavegación.
 - d) Servicio de Radiodifusión.
9. El Servicio Móvil Aeronáutico está definido por OACI como:
- a) Servicio móvil entre estaciones aeronáuticas.
 - b) Servicio móvil entre estaciones de aeronaves.
 - c) Servicio móvil entre estaciones aeronáuticas y de aeronaves o entre estaciones de aeronave.**
 - d) Servicio fijo entre estaciones aeronáuticas y de aeronaves o entre estaciones de aeronave.
10. Si decimos que estamos manteniendo contacto con TWR, ¿a qué nos referimos?
- a) Al Servicio de Tránsito Aéreo.
 - b) Al Servicio de Información de Vuelo.
 - c) Al Área de Control Terminal.
 - d) A la Torre de Control.**
11. Un vuelo VFR efectuado en un espacio aéreo controlado:
- a) Sólo debe mantener la escucha de los Servicios de Tránsito Aéreo cuando necesite dichos servicios.
 - b) Debe mantener una escucha continua de los Servicios de Tránsito Aéreo.
 - c) Debe informar de su posición a los Servicios de Tránsito Aéreo cuando sea necesario.
 - d) B y C son correctas.**
12. ¿Cuál de las siguientes sería la forma correcta de transmitir el rumbo 045º?
- a) Rumbo cuarenta y cinco grados.
 - b) Rumbo cuarenta y cinco.
 - c) Rumbo cero cuatro cinco.**
 - d) Rumbo cuatro cinco.
13. El rumbo 100º deberá ser transmitido como "Rumbo cien":
- a) Verdadero, ya que las centenas redondas se transmiten así.
 - b) Falso. La forma correcta sería "Rumbo uno ciento".
 - c) Falso. La forma correcta sería "Rumbo uno ciento grados".
 - d) Ninguna de las anteriores es correcta.**
14. Indique la forma correcta de transmitir por radio el Nivel de Vuelo FLO70:
- a) Foxtrot Lima cero siete cero.
 - b) Nivel de Vuelo cero siete cero.**
 - c) Nivel de vuelo siete mil pies.
 - d) Foxtrot Lima siete mil pies.
15. Una aeronave vuela a 15.000ft. ¿Cuál es la forma correcta de comunicarlo?
- a) Quince mil pies.
 - b) Uno cinco cero cero cero pies.
 - c) Uno cinco mil pies.**

RADIOFONISTA (4)

- d) Todas las formas anteriores son válidas.
16. Si nuestra altitud es de 16.000ft, ¿cómo comunicaremos ese número?
- a) Dieciséis mil.
 - b) Uno seis cero cero cero.
 - c) Uno seis punto cero cero cero.
 - d) Uno seis mil.**
17. Siempre que no exista posibilidad de confusión, la hora se transmitirá:
- a) Solo con los minutos.**
 - b) Como hora local.
 - c) Siempre se dirá la hora y después los minutos.
 - d) Ninguna de las anteriores es correcta.
18. La regla general de la transmisión de la hora, siempre que no haya posibilidad de confusión, es la de la utilización exclusiva de los minutos.
- a) Falso.
 - b) Verdadero.**
19. Son las 17:45 UTC. No hay confusión con la hora. ¿Cómo lo comunicaremos?
- a) Diecisiete cuarenta y cinco.
 - b) Uno siete cuatro cinco.
 - c) Cinco cuatro cinco.
 - d) Cuatro cinco.**
20. Nuestra hora prevista de llegada es a las 18:37 UTC. ¿Cómo la comunicaremos si puede haber confusión con la hora actual?
- a) Dieciocho treinta y siete.
 - b) Tres siete.
 - c) Uno ocho tres siete.**
 - d) Seis tres siete.
21. En caso de perder todo contacto con una aeronave se activa una emergencia con las fases:
- a) Peligro, Urgencia, Emergencia.
 - b) INCERFA, ALERFA, DETRESFA.**
 - c) Urgencia, Socorro, Emergencia.
 - d) Incertidumbre, Peligro, Emergencia.
22. ¿Cuál de las siguientes es una palabra clave para designar una fase de alerta?
- a) Incerfa.
 - b) Alerfa.**
 - c) Peligro.
 - d) Socorro.

RADIOFONISTA (4)

23. ¿Cuál es el prefijo de matrículas aeronáuticas de España?

- a) **Echo Charlie (EC).**
- b) Lima Echo (LE).
- c) Echo Sierra (ES)
- d) Sierra Papa (SP).

24. Indique cuál de las siguientes matrículas corresponde a un ULM de construcción amateur:

- a) EC-LM0.
- b) EC-XD3.
- c) EC-MN9.
- d) **EC-YTP.**

25. Las comunicaciones establecidas por radio siempre deben ser:

- a) **Concisas e inequívocas, usando la fraseología normalizada.**
- b) Repetidas el mayor número de veces posibles para que no haya confusión.
- c) Lo más cortas posible, llegando a superar las 100 palabras por minuto.
- d) Ninguna de las anteriores es correcta.

26. ¿Cuál de las siguientes formas de transmitir la frecuencia 118,050 MHz sería la correcta?

- a) Ciento dieciocho como cero cinco.
- b) Uno uno ocho coma cero cinco cero.
- c) **Uno uno ocho coma cero cinco.**
- d) Ciento dieciocho coma cero cinco cero.

27. En la escala de legibilidad de la radio, el número 4 se corresponde con:

- a) Legible con dificultad.
- b) Perfectamente legible.
- c) Legible de vez en cuando.
- d) **Legible.**

28. En la escala de legibilidad de la radio, el número 2 se corresponde con:

- a) **Legible de vez en cuando.**
- b) Legible.
- c) Legible con dificultad.
- d) Ilegible.

29. ¿Cuál de las siguientes transmisiones es la que indica que ésta es totalmente legible?

- a) EC-DF3 Sevilla torre legibilidad tres.
- b) **EC-DF3 Sevilla torre legibilidad cinco.**
- c) EC-DF3 Sevilla torre legibilidad uno.
- d) EC-DF3 Sevilla torre legibilidad cuatro.

30. Indique cuál es la escala de legibilidad de transmisión de la aeronave correcta:

- a) 1- Perfectamente legible. 2- Legible. 3- Legible con dificultad. 4- Legible de vez en cuando. 5- Ilegible.

- b) 1- Perfectamente legible. 2- Legible. 3- Legible de vez en cuando. 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- Casi ilegible. 3- Legible de vez en cuando. 4- Legible. 5- Perfectamente legible.

31. Si solicitamos la altitud de un aeródromo y ésta es 1026, ¿cómo nos la transmitirán?

- a) QNH uno mil cero dos seis.
b) Altitud uno cero dos seis.
c) Altímetro uno cero dos seis.
d) **QNH uno cero dos seis.**

32. ¿Qué debemos hacer si nos transmiten "Squawk 4321"?

- a) Comprobar la legibilidad de nuestra transmisión.
b) **Seleccionar el código 4321 en el transpondedor.**
c) Seleccionar el código de emergencia en el transpondedor.
d) Seleccionar el código de fallo de comunicaciones en el transpondedor.

33. ¿Cuál es el significado de la abreviatura "HN"?

- a) **Que el aeródromo está abierto desde el ocaso hasta el orto.**
b) Que el aeródromo opera desde el orto hasta el ocaso.
c) Que el aeródromo no tiene hora determinada para operar.
d) Que el aeródromo está abierto durante la hora operativa.

34. Las siglas "HJ" de un aeródromo quieren decir que éste:

- a) Opera de ocaso a orto.
b) No tiene un horario determinado para operar.
c) **Opera de orto a ocaso.**
d) Está abierto durante la hora operativa.

35. ¿Cuál es el código que indica el rumbo geográfico hacia la emisora?

- a) **QUJ.**
b) QDR.
c) QDM.
d) QTE.

36. El código que significa rumbo magnético hacia la emisora, sin viento, es:

- a) QDR.
b) **QDM.**
c) QUJ.
d) QNH.

37. ¿Qué tipo de información recibe un piloto que escucha el VOLMET?

- a) Relacionada con el aeródromo.
b) **Meteorológica.**
c) Relacionada con el tráfico aéreo.

RADIOFONISTA (4)

- d) Todas las respuestas son correctas.
38. En una emisión VOLMET obtendremos la dirección del viento _____, mientras que en el ATIS la obtendremos _____.
- a) Ambas magnéticas.
 - b) Ambas verdaderas.
 - c) Verdadera / magnética.**
 - d) Magnética / verdadera.
39. Una transmisión grabada que se emite constantemente con información meteorológica es:
- a) El AFIS.
 - b) El VOLMET.
 - c) El VOR.
 - d) El ATIS.**
40. El alcance de las ondas VHF:
- a) Disminuye al aumentar la altura de la torre emisora y aumenta al aumentar la altitud de la aeronave.
 - b) Aumenta al disminuir la altura de la torre emisora y aumenta al disminuir la altitud de la aeronave.
 - c) Disminuye al aumentar la altura de la torre emisora y aumenta al disminuir la altitud de la aeronave.
 - d) Ninguna de las anteriores es correcta.**
41. ¿En cuál de los siguientes casos el alcance de la señal de VHF será mejor?
- a) Volando dentro de la línea visual de la torre, a baja altura.
 - b) Volando fuera de la línea visual de la torre, a alta altura.
 - c) Volando dentro de la línea visual de la torre, a alta altura.**
 - d) Todas son correctas, porque las ondas de VHF apenas tienen limitaciones.
42. El piloto deberá efectuar llamadas a estaciones en tierra fuera del horizonte de radio:
- a) Siempre que quiera.
 - b) No debería hacerlo, ya que podría causar interferencias con otras estaciones que operen en la misma frecuencia.**
 - c) Siempre que esa estación fuera del horizonte de radio se lo pida.
 - d) No puede hacerlo ya que está prohibido.
43. En el momento en que detectamos un posible fallo de comunicaciones debemos tratarlo como una situación de emergencia:
- a) Verdadero.
 - b) Falso.**
44. En vuelo detectamos que tenemos problemas para establecer comunicación. Indique cuál de las siguientes acciones debemos llevar a cabo antes:
- a) Comprobar que el micrófono funciona correctamente.**
 - b) Emitir un mensaje precedido de la frase "transmitiendo a ciegas".
 - c) Seleccionar el código 7600 en el transpondedor.
 - d) Declarar una situación de urgencia.
45. Antes de declarar que tenemos un fallo de comunicaciones debemos comprobar que:

RADIOFONISTA (4)

- a) Hemos seleccionado la frecuencia correcta.
- b) El micrófono funciona correctamente.
- c) El volumen del receptor está correctamente ajustado.
- d) Todas son correctas.**

46. En vuelo hemos recibido una señal luminosa del control del aeropuerto. ¿Cómo indicaremos el acuse de recibo de dicha señal?

- a) Balanceando las alas si es de día.
- b) Haciendo dos destellos con las luces de aterrizaje si es de noche.
- c) Haciendo dos destellos con las luces de navegación si no tenemos luces de aterrizaje y es de noche.
- d) Las tres anteriores son correctas.**

47. Con nuestra aeronave en tierra recibimos una serie de destellos verdes desde el control del aeródromo. ¿Qué significa?

- a) Regrese para aterrizar.
- b) Apártese del área de aterrizaje en uso.
- c) Autorizado para rodaje.**
- d) Autorizado para despegar.

48. Si mientras volamos recibimos una señal luminosa en serie de destellos verdes nos están queriendo decir:

- a) Regrese para aterrizar.**
- b) Autorizado para aterrizar.
- c) Aterrice en este aeródromo y diríjase a la plataforma.
- d) Todas son correctas.

49. Estamos en tierra y nos envían una señal con luz verde fija. ¿Qué mensaje nos están transmitiendo?

- a) Autorizado para rodaje.
- b) Autorizado a despegar.**
- c) Regrese al punto de partida en el aeródromo.
- d) Apártese del área de aterrizaje en uso.

50. Una luz roja fija emitida como señal a nuestra aeronave en tierra quiere decir:

- a) Apártese del área de aterrizaje en uso.
- b) A pesar de las instrucciones previas, no despegue todavía.
- c) Alto.**
- d) Regrese al punto de partida en el aeródromo.

51. Una señal luminosa en serie de destellos rojos mientras nuestra aeronave está en tierra quiere decir:

- a) Aeródromo peligroso, no aterrice.
- b) Apártese del área de aterrizaje en uso.**
- c) A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora.
- d) Ceda el paso a las otras aeronaves y siga el circuito.

52. En vuelo, recibimos una señal luminosa de destellos verdes. ¿Podemos aterrizar?

- a) Sí. La luz verde indica autorización para aterrizar.
- b) No. Esa señal indica "regrese para aterrizar" pero tenemos que esperar otra para llevarlo a cabo.**

RADIOFONISTA (4)

- c) No existe una señal luminosa en forma de destellos verdes.
d) Ninguna de las anteriores es correcta.
53. Estamos volando en un terreno llano a FL050 a aproximadamente 100 millas náuticas de una emisora de VHF. ¿Recibiremos la señal?
- a) Sí, a ese nivel de vuelo la señal llega a más de 100 millas náuticas.
b) No, a FL050 la señal no llega a 100 millas náuticas.
c) Sólo podremos saberlo si intentamos comunicarnos con la torre.
d) Ninguna de las anteriores es correcta.
54. ¿Qué quiere decir “hacer una rotación”?
- a) Hacer un viraje en el que cambiemos de rumbo 180°.
b) Aterrizar.
c) Guiñar.
d) Despegar.
55. Estamos en un aeródromo que tiene las pistas 12/30. Nos comunican que la pista en uso es la tres cero y tenemos exactamente viento en cara. El viento viene de:
- a) 030°
b) 120°
c) 300°
d) 012°
56. La frecuencia VHF internacional de emergencia es:
- a) 121,5 GHz.
b) 121,5 KHz.
c) 125,1 MHz.
d) 121,5 MHz.
57. Si durante el vuelo tenemos una emergencia mientras estamos manteniendo contacto con tierra en una frecuencia determinada, ¿cómo procederemos?
- a) Comunicaremos la emergencia en esa frecuencia.**
b) Cambiaremos inmediatamente a la frecuencia de emergencia 121,5 MHz.
c) Pondremos el código 7700 en el transpondedor, por lo que no será necesario comunicar la emergencia en ninguna frecuencia.
d) Cortaríamos la comunicación para seguir volando la aeronave.
58. ¿Qué quiere decir “Adelante” en la fraseología normalizada?
- a) Continúe con lo que estaba haciendo.
b) Prosiga con su mensaje.
c) Autorizado.
d) Repita su mensaje.
59. El Plan de Vuelo debe realizarse siempre que:
- a) La totalidad del vuelo sea controlado.
b) Vayamos a volar, independientemente de que el vuelo sea controlado o no.
c) Una parte del vuelo sea controlado.

d) A y C son correctas.

60. En el AIP podemos consultar las frecuencias utilizadas por los servicios de tránsito aéreo. ¿En qué sección?

- a) GEN.
- b) ENR.
- c) AD.

d) B y C son correctas.

61. ¿De qué forma podemos evitar hacer llamadas innecesarias y saturar las frecuencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) durante el vuelo?

- a) Escuchando el VOLMET.
- b) Escuchando el ATIS.**
- c) Consultando el METAR.
- d) Ninguna es correcta.

62. Por norma general, el mensaje transmitido en el ATIS no excederá:

- a) De 30 segundos.**
- b) De un minuto.
- c) De dos minutos.
- d) De 45 segundos.

63. Cuando haya una rápida alteración de las condiciones meteorológicas:

- a) La información meteorológica se le facilitará a la aeronave cuando se ponga en contacto con la dependencia ATS.
- b) Es posible que no sea aconsejable incluir un informe meteorológico en el ATIS.
- c) En cualquier caso la información meteorológica se emitirá en el ATIS.

d) A y B son correctas.

64. Para declarar que tenemos una urgencia debemos utilizar la palabra:

- a) MAYDAY, repetida tres veces.
- b) PAN PAN, repetida tres veces.**
- c) DETRESFA.
- d) ALERFA.

65. En vuelo quiero conocer el METAR de un aeropuerto concreto. ¿Qué emisión tengo que escuchar?

- a) EL TAFOR.
- b) El GAFOR.
- c) El SIGMET

d) El VOLMET.

66. ¿Cómo llamamos a la zona en la que no recibimos las ondas VHF debido a que hay un obstáculo entre la torre y la aeronave?

- a) Zona de sombra.**
- b) Horizonte de radio.
- c) Cono de silencio.
- d) Ninguna de las anteriores.

RADIOFONISTA (4)

67. Sin obstáculos, una aeronave volando a 1.000 pies, recibirá señal de radio de una torre situada como máximo a:
- a) Aproximadamente 38 km.
 - b) Aproximadamente 38 mn.**
 - c) Aproximadamente 1.000 m.
 - d) No podemos saberlo.
68. Según el alfabeto internacional para radiocomunicaciones, ¿cómo se deletrea la palabra RUMBO?
- a) Romeo, United, Mike, Bravo, Oscar.
 - b) Romeo, Uniform, Mike, Beta, Oscar.
 - c) Romeo, Uniform, Mike, Bravo, Oscar.**
 - d) Romeo, Uniform, Miles, Bravo, Oscar.
69. Indique cómo se deletrea la palabra NOTAM según el alfabeto internacional para radiocomunicaciones:
- a) November, October, Tango, Alfa, Mike.
 - b) November, Oscar, Tango, Alfa, Mike.**
 - c) November, Oscar, Tierra, Alfa, Mike.
 - d) November, Oscar, Tango, Alba, Mike.
70. ¿Cuál de estas palabras no forma parte del alfabeto internacional de radiocomunicaciones?
- a) Whiskey.
 - b) Kilo.
 - c) Papa.
 - d) Fox.**
71. Cuando nos piden que colacionemos nos están pidiendo que:
- a) Repitamos el mensaje para que acabamos de recibir.**
 - b) Comuniquemos nuestra posición.
 - c) Nos identifiquemos.
 - d) Descendamos a la altitud que nos han indicado.
72. ¿Cuál de los siguientes datos es obligatorio colacionar?
- a) Pista en uso.
 - b) Cambios de frecuencia.
 - c) Ajustes de altímetro.
 - d) Todas son correctas.**
73. Si tenemos que colacionar un mensaje lo concluiremos con:
- a) El indicativo de la estación receptora.
 - b) El indicativo de la aeronave.**
 - c) La palabra "corto".
 - d) La palabra "terminado".
74. De los siguientes datos recibidos por radio, indique cuál no es necesario colacionar:
- a) Viento.**
 - b) Rumbo.

RADIOFONISTA (4)

- c) Velocidad.
- d) Altitud.

75. Tenemos fallo de radio y hemos hecho todas las comprobaciones. ¿Qué tenemos que decir antes de emitir un mensaje?

- a) Fallo de radio.
- b) Fallo de comunicaciones.
- c) Transmitiendo a ciegas.**
- d) Todas son correctas.

76. Cuando despegamos, ese primer tramo del circuito en el que volamos lo llamamos:

- a) Base.
- b) Viento en cara.**
- c) Viento en cola.
- d) Final.

77. En el circuito de vuelo, ya sólo nos queda girar 90º una vez para entrar en el tramo final antes del aterrizaje. ¿Dónde tenemos que comunicar que estamos?

- a) Tramo viento cruzado.
- b) Tramo viento en cola.
- c) Tramo base.**
- d) Tramo final.

78. ¿Cómo comunicaremos que estamos en la trayectoria de vuelo en la dirección del aterrizaje a lo largo de la prolongación del eje de pista?

- a) Tramo base.
- b) Tramo de aterrizaje.
- c) Tramo final.**
- d) Tramo viento cruzado.

79. Si vamos en vuelo VFR por un espacio aéreo clase A, ¿qué será lo primero que tendremos que consultar?

- a) El VOLMET para saber si las condiciones meteorológicas nos van a permitir seguir volando en VFR.
- b) El NOTAM.
- c) Debemos haber consultado previamente el AIP para saber si hay activada alguna zona R, P o D.
- d) No podemos volar en un área clase A en vuelo VFR.**

80. ¿En qué apartado del AIP consultaremos la información acerca de zonas temporalmente segregadas (TSA)?:

- a) En cualquiera de ellas.
- b) En ENR.**
- c) En AD.
- d) En GEN.

81. ¿Qué significan las siglas ATIS?

- a) Servicio Automático de Información Terminal.**
- b) Servicio de Información en Vuelo.
- c) Actuación Terminal de Información y Servicios.
- d) Ninguna de las anteriores es correcta.

82. Indique la correcta. En un aeródromo no controlado:
- a) Sigue siendo obligatorio el uso de comunicaciones por radio.
 - b) No son obligatorias las comunicaciones por radio.**
 - c) No podremos comunicar por radio.
 - d) B y C son correctas.
83. ¿Qué significan las siglas ETA?
- a) Hora de partida del aeródromo.
 - b) Que el aeródromo opera de orto a ocaso.
 - c) Que el aeródromo opera de ocaso a orto.
 - d) Hora prevista de llegada.**
84. La palabra clave para designar una fase de peligro es:
- a) Detresfa.**
 - b) Incerfa.
 - c) Alerfa.
 - d) Peligro.
85. ¿Qué es una transmisión a ciegas?
- a) Una transmisión por radio cuando notamos que las condiciones están por debajo de VMC.
 - b) La transmisión de una estación a otra cuando no pueda establecerse en ambos sentidos.**
 - c) El procedimiento de comunicación que debemos seguir cuando nos hemos perdido.
 - d) Cuando realizamos una emisión en una frecuencia aleatoria.
86. ¿Qué es un vuelo controlado?
- a) Cualquier vuelo que se realice es controlado.
 - b) Aquel que se realiza bajo la supervisión de un instructor de vuelo.
 - c) El que está supeditado a una autorización de control de tránsito aéreo.**
 - d) El que se realiza siguiendo una ruta previamente establecida.
87. El Servicio de Telecomunicaciones Aeronáutica está compuesto por:
- a) Servicio Fijo Aeronáutico y Servicio Móvil Aeronáutico.
 - b) Servicio de Radionavegación Aeronáutico y Servicio de Radiodifusión Aeronáutico.
 - c) Servicio de VHF y Servicio de UHF.
 - d) Servicio Fijo, Servicio Móvil, Servicio de Radiodifusión y Servicio de Radionavegación.**
88. Indique la correcta. El VOR es:
- a) Un servicio de radionavegación.**
 - b) Un servicio fijo aeronáutico.
 - c) Un servicio de radiodifusión.
 - d) Un servicio móvil aeronáutico.
89. ¿Cuál de los siguientes es un servicio de radiodifusión aeronáutica?
- a) VOR.

RADIOFONISTA (4)

b) ATIS.

c) NDB.

d) DME.

90. Indique cuál de los siguientes es un servicio de radiodifusión aeronáutica:

a) METAR.

b) ATIS.

c) VOLMET.

d) B y C son correctas.

91. ¿Cuál de los siguientes tipos de mensajes tendría prioridad en el Servicio Móvil Aeronáutico?

a) Mensaje meteorológico.

b) Mensaje relacionado con la seguridad de los vuelos.

c) Mensaje relativo a la regularidad de los vuelos.

d) Mensaje de radiogoniometría o de "direction finding".

92. Indique cuál es la afirmación correcta:

a) Un mensaje de urgencia tiene prioridad a un mensaje de emergencia.

b) Un mensaje meteorológico tiene prioridad a un mensaje relacionado con la seguridad de los vuelos.

c) Un mensaje meteorológico tiene prioridad a uno relativo a la regularidad de los vuelos.

d) Un mensaje de emergencia tiene prioridad a uno de socorro.

93. La palabra MAYDAY, repetida tres veces, la utilizaremos cuando queramos enviar un mensaje de:

a) Emergencia.

b) Urgencia.

c) Socorro.

d) A y C son correctas.

94. Según el alfabeto de las telecomunicaciones aeronáuticas, ¿cómo se deletrea la palabra MAYDAY?

a) Mike, Alfa, Yankee, Delta, Alfa, Yankee.

b) Mike, Alba, Yankee, Delta, Alba, Yankee.

c) Miles, Alfa, Yankee, Delta, Alfa, Yankee.

d) Maik, Alfa, Yanki, Delta, Alfa, Yanki.

95. ¿Cuál de las siguientes palabras significa "repita la totalidad o una parte del mensaje"?

a) Confirme.

b) Colacione.

c) Llame.

d) Acuse recibo.

96. Estamos en Sevilla y somos la aeronave EC-LK4. ¿Cómo pediremos que nos verifiquen la legibilidad de nuestra radio?

a) EC-LK4, Sevilla, verifique nuestra legibilidad.

b) Sevilla, verifique nuestra legibilidad, EC-LK4.

c) Sevilla, EC-LK4 para control de radio.

d) EC-LK4 para control de radio, Sevilla.

97. ¿Qué palabra significa “repítame todo o la siguiente parte de su mensaje”?

a) Colacione.

b) Repita.

c) Notifique.

d) Verifique.

98. Si ha habido un error en la transmisión de un mensaje y hay que decirlo de nuevo, ¿qué palabra se usará antes?

a) Error.

b) Cancele.

c) Repita.

d) Corrección.

99. ¿Qué palabra quiere decir “haga caso omiso de esta transmisión”?

a) Anule.

b) Cancele.

c) Negativo.

d) Terminado.

100. Una aeronave envía un mensaje de socorro a una estación aeronáutica. Estamos en vuelo y lo recibimos. ¿Podemos acusarle recibo?

a) No, en ningún caso o de lo contrario podríamos entorpecer la comunicación.

b) Sí, debemos hacerlo inmediatamente.

c) Sí, siempre que esperemos un tiempo prudencial y veamos que la estación no responde.

d) Una aeronave en vuelo nunca podría recibir un mensaje de socorro de otra.