

## CUESTIONARIO PARA LA SESIÓN TEÓRICA DE LA VFR1

### GRUPO 1: METAR

#### 1. ¿Cuál es la definición de METAR?

- Es un informe meteorológico rutinario de aeródromo. Los informes METAR se difunden a intervalos de una o media hora. En él se detallan las condiciones meteorológicas observadas durante un periodo de 10 minutos.
- Es un informe meteorológico especial de aeródromo. Los informes METAR pueden difundirse en cualquier momento, si se cumplen determinados criterios.
- Es un pronóstico que abarca un período de dos horas a contar desde el momento del informe y consiste en una exposición concisa de las condiciones meteorológicas actuales del aeródromo así como de los cambios esperados.
- Descripción completa de las condiciones meteorológicas predominantes esperadas en el aeródromo durante todo el período de pronóstico, incluidos los cambios considerados de importancia para las operaciones de las aeronaves. El período del pronóstico abarca desde 9, 24 ó 30 horas.

#### 2. ¿Qué significa CAVOK?

- Visibilidad de 10 km ó más y no se dan las condiciones de visibilidad mínima.
- Ausencia de nubes por debajo de la altura de referencia CAVOK y ausencia de cumulonimbos (CB) y cúmulos en forma de torre (TCU).
- Ningún fenómeno de tiempo significativo.
- Se tienen que dar, a la vez, las 3 condiciones anteriores.

#### 3. A la vista del siguiente METAR, indica qué afirmación es la más correcta: LECU 081600 10009G28KT 5000 SCT010CB OVC030 +RA 17/02 1011.

- Viento de componente 100º con velocidad media de 9 nudos con ráfagas de 28 nudos; visibilidad horizontal predominante de 5.000 pies, presencia de cumulonimbos a 1.000 metros y cielo cubierto a 3.000 metros, lluvia fuerte.
- Viento de componente 100º con velocidad media de 9 nudos con ráfagas de hasta 28 nudos; visibilidad horizontal predominante de 5.000 metros; nubes dispersas con presencia de cumulonimbos a 1.000 pies, cielo cubierto a 3.000 pies, lluvia fuerte.
- Viento con dirección a 100º con velocidad media de 28 nudos incluidas ráfagas; visibilidad horizontal predominante de 5.000 metros; cielo muy nuboso a 1.000 metros, lluvia fuerte.
- Viento de componente 100º con velocidad media de 9 nudos y ráfagas de hasta 28 nudos; visibilidad horizontal predominante de 5.000 metros; nubes dispersas a 1.000 pies (AGL) con presencia de cumulonimbos; cielo cubierto a 3.000 pies (AGL), lluvia moderada.

4. A la vista del siguiente bloque extraído de un METAR: FEW005 SCT014 OVC020. Indica, en su caso, la altura del techo de nubes.
- a) 2.000 ft sobre el aeródromo.
  - b) 500 ft sobre el aeródromo.
  - c) 1.400 m sobre el aeródromo.
  - d) No hay techo de nubes.
5. Según el siguiente METAR: LEZL 082030 11003KT 5000 3500E FEW070 BKN012 PRFG 20/14 1009 NOSIG. ¿Según el Reglamento, se puede despegar ó aterrizar en condiciones VFR?
- a) Sí, ya que la visibilidad horizontal predominante no es inferior al mínimo reglamentario (5 Km) y no existe techo de nubes por debajo de 1.500 pies.
  - b) Sí, aunque con precaución si volamos hacia/desde el Este, porque la visibilidad mínima por esa zona se reduce a 3.500 metros y además el aeródromo se encuentra parcialmente cubierto por niebla.
  - c) No, porque el techo de nubes está por debajo de los mínimos reglamentarios (1.500 ft AGL).
  - d) No, porque tanto la visibilidad horizontal como el techo de nubes están por debajo de los mínimos reglamentarios.

**GRUPO 2: REGLAS DE VUELO:**

6. Excepto para las operaciones de despegue ó aterrizaje, durante el vuelo nuestra altura mínima de vuelo deberá ser:
- a) 500 pies AGL sobre el terreno. Sobre concentración de personas y/o ciudades, 1.000 pies AMSL sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m. desde la aeronave.
  - b) 500 pies AMSL sobre el terreno. Sobre concentración de personas y/o ciudades, 1.000 pies AMSL sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m. desde la aeronave.
  - c) 500 pies AGL sobre el terreno. Sobre concentración de personas y/o ciudades, 1.000 pies AGL sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m. desde la aeronave.
  - d) 500 pies AGL sobre el terreno. Sobre concentración de personas y/o ciudades, 1.000 pies AGL sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 1.000 m. desde la aeronave.
  - e)
7. ¿Cuál es la velocidad máxima en circuito de tráfico de una aeronave Categoría A (como la C182)?
- a) 100 IAS.
  - b) 120 IAS.
  - c) 140 IAS,
  - d) Es indiferente.

8. Para realizar un circuito de tráfico en VFR (sin que exista techo de nubes sobre el aeródromo) ¿cuál debe ser nuestra altura máxima?
- 1.000 m AMSL, si en la Carta no se especifica de otra manera.
  - 1.000 m AGL, si en la Carta no se especifica de otra manera.
  - 1.000 ft AGL, si en la Carta no se especifica de otra manera.
  - No existe ninguna limitación.
9. Planificando la altitud AMSL de un vuelo VFR con origen Sevilla (LEZL) y destino Almería (LEAM); indica, entre las siguientes afirmaciones, la correcta:
- Al ser un viaje hacia el Este (rumbos comprendidos entre  $000^{\circ}$  y  $179^{\circ}$ ), la altitud debe ser Impar, por ejemplo: 5.000 ft AMSL. En el campo altitud del plan de vuelo se consignará 5000 ó VFR.
  - Al ser un viaje hacia el Oeste (rumbos comprendidos entre  $180^{\circ}$  y  $359^{\circ}$ ), la altitud debe ser Par, por ejemplo: 8.000 ft. En el campo altitud del plan de vuelo se consignará A080 ó VFR.
  - Al ser un viaje hacia el Este, la altitud debe ser Par+500, por ejemplo: 8.500 ft. En el campo altitud del plan de vuelo se consignará F085 ó VFR..
  - Al ser un viaje hacia el Este, la altitud debe ser Impar+500, por ejemplo: 5.500 ft. En el campo altitud del plan de vuelo se consignará A055 ó VFR.
10. Si realizamos un vuelo VFR por un espacio aéreo no controlado clase G, por debajo de 3.000 ft AMSL ó por debajo de 1.000 ft AGL (lo que resulte mayor), ¿Cuáles serían las condiciones mínimas de visibilidad y distancia a nubes que deberemos mantener?
- 8 Km de visibilidad y libre de nubes.
  - 5 Km de visibilidad. Distancia a nubes horizontal de 1.500 m y vertical de 1.000 pies.
  - 5 Km de visibilidad y libre de nubes (con el terreno a la vista).
  - Estas limitaciones no afectan a aviación general.

### **GRUPO 3: INSTRUMENTACIÓN C182:**

11. ¿Cuál de los siguientes instrumentos basa su funcionamiento en giróscopos?
- Indicador de dirección.
  - Anemómetro.
  - Variómetro.
  - Coordinador de giro.

12. ¿Para qué se utiliza el paso de hélice?
- Para regular la potencia del motor.
  - Para regular las revoluciones del motor.
  - Para ahorrar combustible.
  - Para mejorar la mezcla de combustible.
13. ¿Qué información proporcionan en el anemómetro los arcos de color blanco y verde, respectivamente?
- Velocidad TAS y Velocidad de operación de maniobra.
  - Velocidad TAS y velocidad normal de operación del avión.
  - Velocidad de pérdida del avión y Velocidad TAS
  - Velocidad de operación de *Flaps* y velocidad normal de operación del avión.
14. En el indicador de viraje, cuando las alas del avioncito se sitúan con las marcas L ó R, estaremos realizando un viraje standard, que es:
- 1 minuto para un viraje completo (360).
  - 2° por segundo.
  - 3° por segundo.
  - 2 minutos para un 180.
15. ¿Para que se utiliza el compensador (*Trim*) de profundidad en la C182?
- Para aumentar/disminuir el ángulo de ataque
  - Para mantener el avión en una actitud deseada de vuelo (nivelado, ascenso ó descenso) y evitar la fatiga por presión de los cuernos al piloto.
  - La C182 tiene una configuración concreta del trim de profundidad para despegue.
  - Las respuestas b) y c) son correctas.

#### **GRUPO 4: FRASEOLOGÍA Y COMUNICACIONES:**

16. Además de nuestro indicativo, ¿qué no debemos olvidar al contactar por primera vez con un ATC?
- Pedirle código Transpondedor.
  - Comunicar Plan de vuelo enviado.
  - Informar del tipo de vuelo (VFR), nuestra posición y ATIS.
  - Saludarle (en horario diurno claro...)

17. Si el controlador, después de autorizado a despegar nos dice que le llamemos “en el aire”; lo llamaremos:

- a) Durante el despegue, al levantar todas las ruedas del avión de la pista (*LIFT-OFF*).
- b) Al alcanzar 500 ft AGL en el tramo viento en cara
- c) Cuando en el tramo de viento en cara haya sobrevolado completamente la pista.
- d) Cuando ocurra lo último de las opciones b) y c).

18. Se necesita autorización ATC, entre otras, para la siguiente maniobra:

- a) Realizar backtrack para abandonar la pista después del aterrizaje.
- b) Iniciar la rodadura hasta plataforma después del aterrizaje y abandonar la pista.
- c) Cruzar una pista activa durante la rodadura.
- d) Todas son correctas.

19. Volando online en la red de AHS, sin que exista ATC, además de mandar siempre un Plan de Vuelo a través del FSInn y poner código Transponder 7000, es obligatorio:

- a) Estar conectado durante la duración del vuelo al TS en el canal UNICOM (122,800).
- b) Comunicar intenciones, a través del TS, siempre que existan otros tráficos conectados en un radio de 50 Nm con respecto a nuestra posición.
- c) A y B son correctas.
- d) Estar conectado durante toda la duración del vuelo en un canal cualquiera del TS.

20. Una vez que el ATC me ha autorizado “a alinear” en la pista antes del despegue, el ATC espera que le avisemos cuando estemos completamente preparados para iniciar la maniobra de despegue. ¿Qué le diremos al ATC cuando estemos preparados?

- a) Listo salida AHSXXXX.
- b) Preparado para despegar AHSXXX.
- c) Estamos alineados y en posición AHSXXX.
- d) No hay que decir nada.