INSTRUMENTOS

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
EL VARIÓMETRO INDICA:	**A**	VELOCIDAD VERTICAL	ACELERACIÓN ASCENCIONAL	ÁNGULO DE ATAQUE INICIAL AL COMENZAR EL ASCENSO O EL DESCENSO	GRADIENTE DE LA SENDA DE PLANEO EN ILS
LA RIGIDEZ EN EL ESPACIO Y LA PRECESIÓN SON PRINCIPIOS DE FUNCIONAMIENTO DE UN:	**A**	GIRÓSCOPO	ALTÍMETRO	VARIÓMETRO	VELOCÍIMETRO
CUANDO SE EFECTUA UN VIRAJE A RATA ESTÁNDAR LA INFORMACION DEL COORDINADOR DE VIRAJE INDICA QUE EL REGIMEN DE GIRO ES DE :	**A**	3 GRADOS X SEGUNDO	360 GRADOS EN DOS MINUTOS	5 GRADOS X SEGUNDO	A Y B SON CORRECTAS
¿BAJO QUÉ CONDICIÓN LA ALTITUD INDICADA, ES IGUAL A LA ALTITUD VERDADERA UTILIZANDO AJUSTE ALTIMÉTRICO EN 29.92"HG Ò 1013.2MB?	**B**	SI EL ALTÍMETRO NO TIENE ERRORES MECÁNICOS.	CUANDO ESTÁ A NIVEL DEL MAR, EN CONDICIÓNES DE ATMÓSFERA STANDARD	A 18.000 PIES MSL, CON EL ALTÍMETRO EN 29.92 HG.	CUANDO SE VUELA NIVELES DE CRUCERO
¿CUÁL ES EL INSTRUMENTO QUE UTILIZA LA PRESIÓN DINÁMICA Y ESTÁTICA PARA SU FUNCIONAMIENTO?	**C**	EL ALTÍMETRO	EL INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL	EL VELOCÍMETRO	EL INDICADOR DE PRESIÓN
¿QUÉ REPRESENTA LA MARCACIÓN DE COLOR ROJO, EN EL INDICADOR DE VELOCIDAD DE LA AERONAVE?	**D**	LA VELOCIDAD DE MANIOBRA	LA VELOCIDAD PARA LA EXTENSIÒN DE LOS FLAPS	LA VELOCIDAD DE TURBULENCIA	LA VELOCIDAD QUE NO SE PUEDE EXCEDER (VNE)
CUANDO EL PUNTERO Y LA BOLITA SE ENCUENTRAN DEL MISMO LADO ESTO INDIQUE QUE LA AERONAVE ESTA:	**C**	DERAPANDO	EFECTUADO UN VIRAJE COORDINADO	DESLIZANDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
LA VENTANILLA DE KOLSMAN FORMA PARET DEL :	**C**	VARÍOMETRO	VELOCÍIMETRO	ALTÍMETRO	TODAS SON CORRECTAS
¿CUÁLES SÓN LOS INSTRUMENTOS QUE FORMAN LA "T" BÁSICA?	**B**	BRÚJULA, ALTÍMETRO, VELOCÍMETRO, HORIZONTE	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO, HORIZONTE Y GIRO DIRECCIONAL	BOLÍTA Y PUNTERO, HORIZONTE, GIRO DIRECCIONAL	TODAS SON CORRECTAS

¿CUALES INSTRUMENTOS DE LA AERONAVE FUNCIONAN MEDIANTE UN GIRÓSCOPO?	**C**	VELOCÍMETRO, HORIZONTE, INDICADOR VELOCIDAD VERTICAL	BRÚJULA, VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO	BOLITA Y PUNTERO, HORIZONTE, GIRO DIRECCIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
EN CASO DE FALLA DEL GIRO DIRECCIONAL, CON CUÁL INSTRUMENTO NOS PODEMOS APOYAR PARA ESTABLECER EL RUMBO	**C**	VOR	NDB	BRÚJULA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
SI EL ALTÍMETRO DEJA DE FUNCIONAR, CON CUÁLES INSTRUMENTOS SE PUEDE RECONOCER EL ASCENSO Y DESCENSO:	**B**	VELOCÍMETRO, GIRO DIRECCIONAL	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL Y HORIZONTE ARTIFICIAL	BOLITA Y PUNTEO, VELOCÍMETRO	A y C SON CORRECTAS
¿EL CAMBIO DE PRESIÓN ATMOSFERICA AFECTA LA INDICACIÓN DEL ALTÍMETRO?	**A**	VERDADERO	FALSO		
LOS TRES INSTRUMENTOS DE VUELO GIROSCÓPICOS INSTALADOS EN EL PANEL SON:	**C**	INDICADOR DE SUCCIÓN, GIRO DIRECCIONAL Y HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO, VARIÓMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE VIAJE Y LADEO, GIRO DIRECCIONAL Y HORIZONTE ARTIFICIAL	VARIÓMETRO, INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO Y GIRO DIRECCIONAL
DURANTE UN VIRAJE INICIADO DESDE EL NORTE, ¿CUÁL DE LAS REACCIONES ES CARACTERÍSTICA DE LA BRÚJULA MAGNÉTICA?	**B**	MOMENTANEAMENTE INDICARÁ UN VIRAJE MAYOR QUE EL VERDADERO EN LA MISMA DIRECCIÓN DEL VIRAJE.	MOMENTANEAMENTE INDICARÁ UN VIRAJE EN DIRECCIÓN OPUESTA Y LUEGO UN RETRASO CON RESPECTO AL VIRAJE REAL.	INDICARÁ VIRANDO LA DIRECCIÓN DESEADA Y LUEGO UN RETRASO CON RESPECTO AL VIRAJE REAL.	INDICARÁ VIRANDO EN DIRECCIÓN OPUESTA Y LUEGO CORRECTAMENTE EN LA DIRECCIÓN DESEADA.
ALGUNOS TIPOS DE INDICADORES DE PRESIÓN DE ACEITE, EMPLEAN COMO ELEMENTO SENSITIVO DE PRESIÓN:	**C**	UNA TERMOCUPLA	UNA CÁPSULA ANEROIDE	UN TRANSMITER	UNA RESISTENCIA VARIABLE
LOS DOS TIPOS DE SENSORES DE TEMPERATURA DE ACEITE, COMUNMENTE UTILIZADOS EN AVIACIÓN SÓN:	**B**	DE MERCURIO Y ELÉCTRICO	DE TUBO CAPILAR Y ELÉCTRICO	ELÉCTRICO E HIDRAÚLICO	ELÉCTRICO Y MAGNÉTICO
EL SISTEMA ELÉCTRICO DE LOS TACÓMETROS, SE ALIMENTA DE:	**A**	SU PROPIO SISTEMA, INDEPENDIENTE DEL SISTEMA ELÉCTRICO DE LA AERONAVE	EL SISTEMA ELÉCTRICO DC. DE LA AERONAVE	DE LA BARRA DIRECTA DE LA BATERÍA	DE LA CORRIENTE PRODUCIDA POR LOS INVERTERS
LA PRESIÒN QUE PUEDEN SER TOMADAS EN EL TUBO PITOT ES:	**A**	LA PRESIÒN DINÁMICA	LA PRESIÓN DEL AIRE AMBIENTAL	A y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

LA PRESIÓN DINÀMICA DEL PITOT, ES SUMINISTRADA AL:	**A**	VELOCÍMETRO E NDICADOR DE NÚMERO MACH	ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO	BRÚJULA Y VELOCÍMETRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
LA PRESIÓN ESTÁTICA ES:	**B**	LA PRESIÓN DINÁMICA DEL AIRE	EL PESO DE UNA COLUMNA DE AIRE, SOBRE UNA SUPERFICIE ESPECÍFICA	AMBAS RESPUESTAS ANTERIORES	NINGUNAS DE LAS ANTERIORES
LA PRESIÓN ESTÁTICA ES SUMINISTRADA A:	**C**	LA BRÚJULA, RMI Y OIB	EL VELOCÍMETRO, EL ALTÍMETRO Y EL ACELERÓMETRO	EL VARIÓMETRO Y EL ALTÍMETRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
ALGUNOS ERRORES EN LOS ALTÍMETROS CONVENCIONALES SON: LA TRANSMISIÓN TARDÍA DE LA INFORMACIÓN E IMPERFECCIÓNES DE DISEÑO.	**A**	CIERTO	FALSO		
EL ERROR DE COMPRESIBILIDAD EN EL VELOCÍMETRO ES CAUSADO POR:	**A**	LA COMPRESIÓN DEL AIRE EN EL TUBO PITOT	LA PERCEPCIÓN DE UNA PRESIÓN ESTÁTICA ERRÓNEA	EXPANSIÓN DEL AIRE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
EL ALTÍMETRO CALIBRADO A QFE, INDÍCA EL NIVEL DE VUELO EN RELACIÓN CON:	**A**	EL TERRENO	EL NIVEL DEL MAR	EL PLANO DE REFERENCIA NORMAL (SPD)	EL NIVEL DE PRESIÓN AJUSTADO EN LA ESCALA BAROMÉTRICA
LA BRÚJULA MAGNÉTICA ESTÁ COMPUESTA POR:	**D**	ARMAZÓN	DOS IMANES	CARTA DE RUMBOS	A, B y C SON CORRECTAS
SI LOS INSTRUMENTOS DE POSICIÓN Y DE DIRECCIÓN DEL SISTEMA DE SUCCIÓN NO FUNCIONAN, SE PUEDE:	**A**	USAR EL COMPÁS MAGNETICO Y EL INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO	USAR EL VELOCÍMETRO Y TACÓMETRO	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
UN ERROR TIPÍCO DE UN VARÍOMETRO ES:	**B**	SU DIFICIL LECTURA EN CASO DE TURBULENCÍA	EL RETARDO EN LA INDICACIÓN AL INICIARSE UN ASCENSO O UN DESCENSO	NO POSEE ERRORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
LOS INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN SON:	**C**	BRÚJULA	GIRO DIRECCIONAL	A Y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
LOS INSTRUMENTOS DE VUELO SE CLASIFICAN EN:	**D**	INSTRUMENTOS BÁSICOS DE VUELO	INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN	INTRUMENTOS DEL MOTOR	TODAS LAS ANTERIORES
LOS TIPOS DE VELOCIDAD SON:	**D**	VELOCIDAD INDICADA	VELOCIDAD CALIBRADA	VELOCIDAD VERDADERA	TODAS LAS ANTERIORES

LAS PRESIONES QUE PUEDEN SER TOMADAS EN EL TUBO PITOT SE DEFINEN COMO: PRESIÓN AMBIENTAL IGUAL A PRESIÓN ESTÁTICA Y PRESIÓN DE IMPACTO IGUAL A PRESIÒN DINÁMICA.	**A**	CIERTO	FALSO		
EL VELOCÍMETRO, ES EL INSTRUMENTO BÁSICO QUE REGISTRA LA VELOCIDAD VERTICAL DE LA AERONAVE CON RESPECTO A LA MASA DE AIRE QUE LA RODEA.	**B**	CIERTO	FALSO		
EL N° MACH, ES LA RELACIÓN ENTRE LA VELOCIDAD VERDADERA AERODINÁMICA DEL AVIÓN (VVA) Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO.	**A**	CIERTO	FALSO		
LA ESCALA DE ALTITUD DEL ALTÍMETRO, VIENE EXPRESADA EN MILIBARES O PULGADAS DE MERCURIO.	**B**	CIERTO	FALSO		
EL PRINCIPIO DE BERNOULLI ESTABLECE:	**D**	LA PRESIÓN DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE, DISMINUYE AL DISMINUIR LA VELOCIDAD DEL AIRE.	TODA ACCIÓN PRODUCE UNA REACCIÓN DE IGUAL MAGNITUD Y DE SENTIDO OPUESTO.	UN CUERPO EN REPOSO TIENDE A PERMANECER EN REPOSO Y UN CUERPO EN MOVIMIENTO TIENDE A CONTINUAR EN MOVIMIENTO.	LA PRESIÓN DE UN FLUIDO, DISMINUYE EN LOS PUNTOS DE LA SUPERFICIE, SOBRE LA CUAL LA VELOCIDAD DEL FLUIDO AUMENTA.
LA TEMPERATURA, AUMENTA 2°C CADA 1.000 FT DE ALTITUD.	**B**	CIERTO	FALSO		
EL QNH INDICA LA ALTITUD SOBRE EL NIVEL DEL MAR:	**A**	CIERTO	FALSO		
LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA PRESIÓN Y LA VELOCIDAD DE LOS FLUÍDOS, SE FUNDAMENTA EN:	**C**	LEY DE NEWTON	ACCIÓN Y REACCIÓN	TEOREMA DE BERNOULLI	DENSIDAD DE LAS PÁRTICULAS
FUNDAMENTALMENTE LOS INSTRUMENTOS PROPORCIONAN:	**D**	INFORMACIÓN SOBRE LAS DISTINTAS ACTUACIONES DE LA AERONAVE	MEDICIONES EN GENERAL	PARÁMETROS OPERACIONALES GENERALES	TODAS LAS ANTERIORES
LOS INSTRUMENTOS, SE CLASIFÍCAN SEGÚN SU PRINCIPIO DE OPERACIÓN EN :	**C**	DE NAVEGACIÓN Y DE VUELO	DE ACTITUD Y DE PRESIÓN	GIROSCÓPICOS Y DE PRESIÓN	MISCELÁNEOS

LOS INSTRUMENTOS QUE INDICAN LA ACTITUD DE LA AERONAVE SON:	**B**	EL ALTÍMETRO, EL VARIÓMETRO, Y EL HORIZONTE ARTIFICIAL	EL HORIZONTE ARTIFICIAL, EL VARIÓMETRO Y EL COORDINADOR DE VIRAJES	VSI, EL VELOCÍMETRO	EL GIROCOMPÁS, EL VARIÓMETRO
DESDE EL PUNTO DE VISTA MECÁNICO EL ALTÍMETRO FUNCIONA MEDIANTE:	**B**	UNA VÁLVULA DE FLUJO REGULADO	UNA CÁPSULA ANEROIDE	POR CONEXIÓN DE LA CÁMARA DE AIRE ESTÁTICO DEL SISTEMA PITOT	A y C SON CORRECTAS
LOS INSTRUMENTOS GIROSCÓPICOS, SON: EL HORIZONTE ARTIFICIAL, EL GÍRO DIRECCIONAL, EL COORDINADOR DE VIRAJES.	**A**	CIERTO	FALSO		
EL VELOCÍMETRO, EL VARIÓMETRO, EL ALTÍMETRO, SON INSTRUMENTOS QUE TRABAJAN POR PRESIÓN ATMÓSFERICA.	**A**	CIERTO	FALSO		
¿EN LA CABINA DE MANDO DE LA AERONAVE, HAY INDICADORES DE CALENTAMIENTO DE PARTES DEL MOTOR?	**A**	CIERTO	FALSO		
LOS INSTRUMENTOS DEBEN TENER DETERMINADAS CARACTERÍSTICAS COMO: PESO, TAMAÑO, FACILIDAD DE LECTURA, AISLAMIENTO MAGNÉTICO Y CAPACIDAD DE SOPORTAR VIBRACIONES.	**A**	CIERTO	FALSO		
¿LOS INSTRUMENTOS PUEDEN TENER ERRORES?	**A**	CIERTO	FALSO		
¿A LOS INSTRUMENTOS SE LES DEBE HACER CALIBRACIÓN, AJUSTES DE INDICACIÓN, PRE-VUELO, INSPECCIÓN DIARIA, ETC.?	**A**	CIERTO	FALSO		
¿LOS INSTRUMENTOS SE DEBEN TENER CONSERVADOS Y MANTENIDOS?	**A**	CIERTO	FALSO		
¿LAS VIBRACIONES AFECTAN LOS DISTINTOS INSTRUMENTOS Y SISTEMAS DE LA AERONAVE?	**A**	CIERTO	FALSO		
LOS INSTRUMENTOS DIRECCIONALES DE LA AERONAVE SON:	**C**	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL	VARIÓMETRO, COMPÁS MAGNÈTICO Y VOR	COMPÁS MAGNÈTICO Y GIRO DIRECCIONAL	TODAS SON CORRECTAS
¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS DE ACTITUD?	**D**	INDICADOR DE VIRAJE	HORIZONTE ARTIFICIAL	GIRO DIRECCIONAL	TODOS LOS ANTERIORES

¿QUÉ SISTEMA PERMTE LA OPERACIÓN DEL VARIÓMETRO, VELOCÍMETRO Y ALTÍMETRO?	**B**	ELÉCTRICO	PITOT - ESTÁTICO	GIROSCÓPICO	PRESIÓN ESTÁTICO DINÁMICO
VOLANDO DE UNA ATMÓSFERA DE ALTA PRESIÓN HACIA UNA BÁJA PRESIÓN, LA AERONAVE SE ENCONTRARÁ:	**B**	A MAYOR ALTURA QUE LA INDICADA	A MENOR ALTURA QUE LA INDICADA	NO HABRÁN CAMBIOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
LOS ERRORES DE LA BRÚJULA SON:	**A**	VIRAJE Y ACELERACIÓN	PRECESIÓN Y VIRAJE	RIGIDEZ Y VIRAJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
ES UNA PROPIEDAD O CARACTERÍSTICA QUE EXPERIMENTA UNA MASA, CUANDO GIRA A GRAN VELOCIDAD:	**B**	LA PRECESIÓN	LA RIGIDEZ	LAS OSCILACIONES	TODAS SON CORRECTAS
EL GIRÓSCOPO DEL INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO ES ACCIONADO POR:	**A**	SUCCIÓN O ELÉCTRICO	MAGNÉTICO	PRESIÓN NEUMÁTICA	GRAVEDAD
EN EL INDICADOR DE VIRAJE COORDINADO, LA BOLITA INDICA LA CALIDAD DEL VIRAJE Y EL PUNTERO EL SENTIDO DEL VIRAJE.	**A**	CIERTO	FALSO		
EL COORDINADOR DE VIRAJE OPERA MEDIANTE:	**B**	PRESIONES DIFERENCIALES DE AIRE	UN GIRÓSCOPO	LA INFORMACIÓN RECIBIDA POR LA BRÚJULA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
DEL SIGUIENTE GRUPO DE VELOCIDADES ¿CUÁL TIENE QUE VER CON ESFUERZOS ESTRUCTURALES?	**B**	VSO, VNO, VFE	VNE, VMO	VMO, VSO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
EL "VVI" (INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL) TIENE COMO CARACTERÍSTICA RESALTANTE:	**B**	CORRIGE POR TEMPERATURA	TIENE UN RETRASO EN LA INDICACIÓN	TIENE ADELANTO EN LA INDICACIÓN	INICIALMENTE DA UNA INDICACIÓN CONTRARIA A LA ACTUACIÓN
¿QUE SUCEDE CUANDO EN VUELO RECTO Y NIVELADO EL TUBO PITOT Y SU DRENAJE SE BLOQUEAN?	**B**	LA VELOCIDAD SE INCREMENTA HASTA EL LIMITE DE LA ESCALA	EL VELOCÍMETRO QUEDA CONGELADO EN LA ÚLTIMA INDICACIÓN	LA VELOCIDAD BAJA HASTA CERO (0)	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS, QUE OPERAN MEDIANTE PRESIÓN DINÁMICA Y ESTÁTICA?	**A**	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO, VARIÓMETRO	HORIZONTE ARTIFICIAL	GIRO DIRECCIONAL, HORIZONTE ARTIFICIAL	NINGUNA ES CORRECTA
¿CUÁLES SÓN LOS INSTRUMENTOS, QUE FUNCIONAN BAJO LAS PROPIEDADES GIROSCÓPICAS?	**C**	GIRO	COMPÁS	HORIZONTE ARTIFICAL, GIRO DIERCCIONAL, COORDINADOR DE VIRAJE	OTROS

SON INSTRUMENTOS ENERGIZADOS POR AIRE:	**C**	VELOCÍMETRO, VARIOMETRO, GIRO DIRRECIONAL	HORIZONTE ARTIFICIAL, VARÍOMETRO, COORDINADOR DE VIRAJE	ALTÍMETRO, VARÍOMETRO, VELOCIMETRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS BÁSICOS DE UNA AERONAVE?	**D**	GIRO DIRECCIONAL, HORIZONTE ARTIFICIAL	COMPÁS, ALTÍMETRO	VARIÓMETRO, VELOCÍMETRO	TODAS LAS ANTERIORES
LOS INSTRUMENTOS QUE SUMINISTRAN INFORMACIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR SON:	**B**	INDICADORES DE: RPM., COMBUSTIBLE, VOLTÌMETRO, Y PRESIÒN	INDICADORES: TACÓMETRO, TEMPERATURA Y PRESIÓN DE ACEITE, TEMPERATURA EN LA CABEZA DE LOS CILINDROS Y PRESIÓN DE MANIFOLD	INDICADOR DE: MANIFOLD, AMPERÌMETRO, Y TEMPERATURA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
LA BRÚJULA FUNCIONA POR:	**D**	PRESIÓN	ESTÁTICA	DENSIDAD	MAGNETISMO
EL VARIÓMETRO, ES UN INDICADOR DE:	**C**	ACTITUD	PRESIÓN	VELOCIDAD VERTICAL	INCLINACIÓN Y NIVEL
EL TUBO PITOT ESTA DISEÑADO PARA RECIBIR :	**B**	PRESIÓN ESTÁTICA	PRESIÓN DINÁMICA	AMBAS PRESIONES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
EL TUBO PITOT DEBE ESTAR SITUADO EN:	**C**	UN LADO DE LA AERONAVE	LA PARTE INFERIOR	CONTRA DEL VIENTO	NINGUNA ES CORRECTA
EL TUBO PITOT ES DE TOMA:	**C**	ESTÁTICA	EQUILIBRADA	DINÁMICA	DIFERENCIAL DE PRESIÓN
EL TUBO PITOT, LLEVA INSTALADA UNA RESISTENCIA ELÉCTRICA PARA:	**C**	SU BUEN FUNCIONAMIENTO	MEDIR SIN INTERFERENCIA	EVITAR LA FORMACIÓN DE HIELO	PREVENIR QUE SE ENFRIE
LAS TOMAS ESTÁTICAS, SE ENCUENTRAN SITUADAS EN ÁREAS DE LA AERONAVE DONDE EL AIRE:	**D**	ESTÁ EN ASCENSO	VA EN DESCENSO	SE DESPLAZA	ESTÁ EN CALMA
EL TACÓMETRO EN MOTORES DE PISTÓN INDICA:	**C**	VELOCIDAD DE CARRERA DEL PISTÓN	REVOLUCIONES POR MINUTO DE LA HÉLICE EN CUALQUIER PASO ALTO O BAJO.	REVOLUCIONES POR MINUTO DEL CIGUEÑAL	DIFERENCIAL DE REVOLUCIONES EN EL ARBOL DE LEVAS Y EL CIGUEÑAL
LAS TOMAS ESTÁTICAS PUEDEN OBSTRUIRSE POR SUCIEDAD, POLVO O CUALQUIER OTRO ELEMENTO EXTRAÑO, ESTO DEBE COMPROBARSE EN LA:	**C**	SALIDA O DESPEGUE	ATERRIZAJE	INSPECCIÓN DE PRE-VUELO (360º)	NINGUNA DE ESTAS

SI LAS TOMAS ESTÁTICAS SE OBSTRUYEN, LOS INSTRUMENTOS QUE NO TENDRÍAN LECTURA SON:	**D**	LOS ACTIVADOS POR ROTACIÓN	LOS ACTIVADOS POR DINÁMICA	LOS ACTIVADOS POR GIRÓSCOPOS	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y VARIOMÉTRO
LA SUMA DE LA PRESIÓN DINÁMICA Y LA PRESIÓN ESTÁTICA, DEBE SER SIEMPRE:	**B**	DIFERENTE	CONSTANTE	DESIGUAL	NINGUNA ES CORRECTA
EL ANEMÓMETRO (VELOCÍMETRO) TRANSFORMA LA PRESIÓN EN INDICACIÓN DE:	**B**	ALTITUD	VELOCIDAD	PRESIÓN Y TEMPERATURA TOTAL	ÁNGULO DE ASCENSO O DESCENSO
DURANTE UN MOVIMIENTO ACELERADO UNA BRÚJULA SE DESVIA HACIA EL:	**B**	SUR	NORTE	ESTE	OESTE
SI EL TUBO PITOT SE OBSTRUYE EN VUELO POR FORMACIÓN DE HIELO ¿QUE OCURRE CON EL VELOCÍMETRO?	**D**	AUMENTA LA LECTURA DE LA VELOCIDAD	SE MANTIENE LA LECTURA DE LA ÚLTIMA VELOCIDAD INDICADA	DECRECE LA VELOCIDAD	SUMINISTRA INFORMACIÓN INEXACTA
LAS VELOCIDADES QUESE PUEDEN LEER DIRECTAMENTE EN EL VELOCÍMETRO, SON:	**D**	IAS, VST, EAS, TAS	CAS, IAS, EAS, VST	TAS, CAS, IAS, VST	CAS, IAS
EN EL CASO DE NO PODER COMPROBAR LA DIFERENCIA DE ERROR ENTRE LA IAS Y LA CAS, SE PUEDE CONSIDERAR:	**C**	IAS IGUAL A TAS	CAS IGUAL VST	IAS IGUAL CAS	NINGUNA DE ESTAS
EL ALTÍMETRO FUNCIONA MEDIANTE:	**B**	FLUIDO	PRESIÓN ATMÓSFERICA	MAGNETISMO	ELECTROMECANISMO
¿LA INDICACIÓN DEL VELOCÍMETRO VARIARÁ CON VIENTO DE FRENTE O DE COLA?	**B**	CIERTO	FALSO		
PARA LAS DIFERENTES INDICACIONES DE VELOCIDAD ¿CUALES SÒN LOS COLORES, QUE SE SUELEN UTILIZAR EN EL VELOCÍMETRO?	**C**	AMARILLO, ROJO, VERDE, NARANJA	VERDE, BLANCO, NEGRO, ROJO	BLANCO, VERDE, AMARILLO, ROJO	NINGUNA ES CORRECTA
UN GÍROSCOPO OPERA MEDIANTE LOS PRINCIPIOS DE:	**C**	DIFERENCIAS DE PRESIONES ESTÁTICA Y DINÁMICA	VARIACIÓN DE LA PRESIÓN ESTÁTICA EXCLUSIVAMENTE	PRECESIÓN Y RIGIDEZ EN EL ESPACIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
¿QUÉ INFORMACIÓN SUMINISTRA EL INDICADOR DE FLUJO DE COMBUSTIBLE?	**A**	COMBUSTIBLE ENTRANDO AL MOTOR	COMBUSTIBLE NECESARIO PARA MANTENER UNA POTENCIA ESPECÍFICA	COMBUSTIBLE RETORNANDO AL TANQUE	FLUJO PRODUCIDO POR LAS BOMBAS DE COMBUSTIBLE
VNE SIGNIFICA:	**C**	VELOCIDAD NORMAL DE MANIOBRA	VELOCIDAD DE NO EXTENSIÓN DE FLAP	VELOCIDAD DE NUNCA EXCEDER	NINGUNA ES CORRECTA

LA DESVIACIÓN MAGNETICA ES:	**D**	EL EFECTO DEL CAMPO MAGNÉTICO DE LA TIERRA SOBRE LA BRÚJULA	EL EFECTO DE LA FUERZA DE CORIOLIS SOBRE LA BRÚJULA	LA DIFERENCIA ANGULAR ENTRE EL NORTE VERDADERO Y EL NORTE MAGNÉTICO	EL ERROR INDUCIDO EN LA BRÚJULA POR EL CAMPO MAGNÉTICO PRODUCTO DE LOS EQUIPOS ELÉCTRICOS DE LA AERÓNAVE
¿SI LA TOMA DE PRESIÓN ESTÁTICA SE BLOQUEA QUE INFORMACIÓN SE APRECIARÁ EN EL ALTÍMETRO?	**C**	LA INDICACIÓN SE VA A CERO (0)	LA INDICACIÓN SE VA AL MÁXIMO DE LA ESCALA	LA INDICACIÓN SE CONGELA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
DURANTE UN DESCENSO CONSTANTE EL VELOCÍMETRO MARCA UNA REDUCCIÓN CONSTANTE DE LA VELOCIDAD, ESTO INDICA:	**B**	UNA POSIBLE FALLA DE LA VENTANILLA DE KOLSMAN	UN POSIBLE BLOQUEO DEL TUBO PITOT	UN POSIBLE BLOQUEO DE LA PRESIÓN ESTÁTICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
EL GIRO DIRRECIONAL REQUIERE DE UN AJUSTE APROXIMADAMENTE CADA QUINCE MINUTOS EN VUELO RECTO, NIVELADO Y DESACELERADO	**A**	VERDADERO	FALSO		
EL ALTÍMETRO FUNCIONA MEDIANTE:	**C**	PRESIÓN DINÁMICA	PRESIÓN STANDARD	PRESIÓN ESTÁTICA	PRESIÓN INTERNA
LA ALTITUD DE PRESIÓN, ES LA INDICADA CUANDO EL ALTÍMETRO HA SIDO AJUSTADO A:	**B**	QNH	QNE	QPE	QFF
UN ALTIMETRO PODRA INDICAR, DE AACUERDO CON SU AJUSTE:	**D**	ALTÍTUD	ALTURA	NIVEL DE VUELO	TODAS SON CORRECTAS
CUANDO SE AJUSTA EL ALTÍMETRO A QNE, ESTE INDICA:	**C**	ALTÍTUD	ELEVACIÓN	NIVEL DE VUELO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
EN ALGUNOS AVIONES DE NUEVA GENERACIÓN, SE INSTALAN VARIÓMETROS; A LOS CUALES SE LES INCORPORA UN ACELERÓMETRO, PARA QUE LA INDICACIÓN DE VARIACIÓN EN LA ALTITUD SEA MÁS RÁPIDA, (SIN RETARDO DEBIDO A EL SISTEMA)	**A**	CIERTO	FALSO		
LA BRÚJULA PRESENTA UN ERROR CARACTERISTICO DURANTE LOS VIRAJES AL ESTE U OESTE:	**A**	VERDADERO	FALSO		
LA DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN PUNTO, O UN NIVEL EN LA SUPERFICIE DE LA TIERRA ,O UNIDO A ELLA Y EL NIVEL MEDIO DEL MAR NOS INDICA:	**A**	ALTITUD	NIVEL DE VUELO	ELEVACIÓN	

SON ERRORES QUE PUEDEN AFECTAR LA LECTURA DE LA BRÚJULA:	**D**	EL ERROR DE ACELERACIÓN	EL ERROR DE NIVELACIÓN	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
EL INDICADOR DE DERRAPE (BOLA) ACTÚA, POR:	**B**	ENERGIA ELÉCTRICA	FUERZAS DE ACELERACIÓN	PRESIÓN NEUMÁTICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
PARA SU FUNCIONAMIENTO, LA BRÚJULA MAGNÉTICA REQUIERE:	**D**	115 VOLTIOS CA	28 VOLTIOS CC	VACIO DE 4.34 PULGADAS	DE DOS IMANES
EL GIRO DIRECCIONAL, ES UN INSTRUMENTO QUE FUNCIONA BASADO EN EL PRINCIPIO DE:	**C**	LA DIFERENCIAL DE PRESIÓN BAROMÉTRICA	EL SISTEMA PITOT-ESTÁTICO	EL GIRÓSCOPO	LA TEMPERATURA EXTERNA DE LA AERONAVE
LA BRÚJULA, ES UN INTRUMENTO PRIMARIO DE INDICACIÓN:	**C**	GIROSCÓPICO Y DE RUMBO	GIROSCÓPICO	DE RUMBO	ELECTROMAGNÉTICO
EL ELEMENTO PRINCIPAL DEL MECANISMO DE UN ALTÍMETRO ES:	**C**	LA VENTANILLA DE KOLSMAN	EL INDICADOR DE LA ESCALA	LA CÁPSULA ANEROIDE	EL SENSOR ELECTRONICO DE ALTÍTUD GPS
¿CUÁL ES EL PRINCIPAL INSTRUMENTO BÁSICO, PARA REALIZAR UN VIRAJE EN UNA AERÓNAVE DE INSTRUCCIÓN PRIMARIA?	**C**	GIRO DIRECCIONAL	COMPAS GIROSCÓPICO	INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO	VELOCÍMETRO
UNA RATA ESTANDAR DE VIRAJE EN GRADOS POR SEGUNDO, EQUIVALE A:	**D**	1.5 GRADOS	2.5 GRADOS	1 GRADO	3 GRADOS
EL INSTRUMENTO UTILIZADO PARA MEDIR LA VELOCIDAD VERTICAL DEL AERÓNAVE ES:	**A**	EL VARIÓMETRO	EL ANEMÓMETRO	EL INDICADOR HORIZONTAL, VERTICAL	EL ALTÍMETRO
LA RELACIÓN QUE HAY ENTRE LA VELOCIDAD VERDADERA, Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO, ES REGISTRADA POR EL INTRUMENTO LLAMADO:	**A**	INDICADOR DE N° DE MACH	REGISTRADOR DE VUELO	ANEMÓMETRO	RADAR
¿CUÁLN ES EL ERROR MAXIMO PERMISIBLE DURANTE UN CHEQUEO OPERACIONAL DE PREVUELO EN UN ALTÍMETRO?	**D**	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 150 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 150 PIES RESPECTO A LA ELEVACÓN DEL CAMPO	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 500 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 75 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO
¿CUAL ES LA DIFERENCIA MAXIMA PERMITIDA ENTRE DOS ALTÍMETROS DURANTE UN VUELO?	**A**	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 150 PIES ENTRE AMBOS	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 75 PIES ENTRE AMBOS	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 500 PIES ENTRE AMBOS	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 50 PIES ENTRE AMBOS
¿QUÉ MARCA EL INDICADOR DE TAS?	**B**	TEMPERATURA DEL AIRE ESTÁTICO	VELOCIDAD RESPECTO AL AIRE	TEMPERATURA AMBIENTE	VELOCIDAD RESPECTO A LA TIERRA

¿QUÉ SIGNIFICA VMO?	**D**	VELOCIDAD LÍMITE DE VUELO	VELOCIDAD MÁXIMA DE VUELO	VELOCIDAD DE MANIOBRA	VELOCIDAD MÁXIMA DE OPERACIÓN
LOS INSTRUMENTOS BASADOS EN LA MEDICIÓN DE PRESIÓN, SÓN :	**C**	HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE VIRAJES	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO	BRÚJULA
EL SISTEMA DE MEDICIÓN DE PRESIONES, CONSTA DE TOMAS DINÁMICAS Y TOMAS:	**C**	VARIABLES	SUPERFICIALES	ESTÁTICAS	DE FLUJO RESTRINGIDO
LA VERIFICACIÓN POR CONDICIÒN, DE LAS TOMAS DE PRESIÓN ESTÁTICA, SE REALIZARÁN:	**C**	EN VUELO	DURANTE EL DESPEGUE	EN LA INSPECCIÓN DE PRE-VUELO (360º)	ANTES DEL ATERRIZAJE
EL ANEMÓMETRO(VELOCÍMETRO) NECESITA MEDIR LA PRESIÓN ESTÁTICA TOTAL PARA SU FUNCIONAMIENTO:	**A**	CIERTO	FALSO		
LA AGUJA INDICADORA DEL VELOCÍMETRO, REFLEJA SIEMPRE LA VELOCIDAD DE LAS PARTÍCULAS DE AIRE QUE RODEAN EL AERÓNAVE:	**B**	CIERTO	FALSO		
LA VELOCIDAD TAS, SERÁ LA VELOCIDAD IAS O CAS , CORREGIDA POR:	**C**	VIENTO	ALTURA	DENSIDAD	PRESIÓN
LA VELOCIDAD IAS Y LA VELOCIDAD TAS, SON SIEMPRE IGUALES:	**B**	VERDADERO	FALSO		
LA LÍNEA ROJA EN UN VELOCÍMETRO INDICA:	**A**	VNE	VNO	VS1	VSO
EL ARCO AMARILLO EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD, INDICA :	**D**	VELOCIDAD NORMAL DE OPERACIÓN (VNO)	VELOCIDAD NORMAL DE ASCENSO	VELOCIDAD NORMAL DE OPERACIÓN CON FLAPS EXTENDIDOS	VELOCIDAD MÍNIMA DE CONTROL
EL CÓDIGO DE MARCAS Y COLORES DEL VELOCÍMETRO TOMAN COMO REFERENCIA LAS VELOCIDADES:	**A**	IAS	CAS	TAS	EAS
CUANDO EL ALTÍMETRO SE AJUSTA CON 1.013,2 HPA ,INDICA:	**B**	ALTITUD DE DENSIDAD	ALTITUD DE PRESIÓN	ALTITUD REAL	NO SE PUEDE AJUSTAR
PARA QUE UN ALTÍMETRO INDIQUE NIVELES DE VUELO, DEBERÁ ESTAR AJUSTADO CON:	**A**	1.013,2 HPA IGUAL A 29.92"	QNH	QFE	800 HP
EL AMPERÍMETRO INDICA:	**B**	INTENSIDAD DE CORRIENTE ELÉCTRICA	LA CORRIENTE PRODUCIDA POR EL GENERADOR	EL VOLTAJE DE LA BATERÍA	LAS REVOLUCIONES DEL GENERADOR
EN UN GIRÓSCOPO SE LLAMA RIGIDEZ EN EL ESPACIO, A LA CARACTERISTICA DE:	**C**	PERMANECER INMÓVIL	ESTAR PARADO	RESISTENCIA AL CAMBIO DE POSICIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

LAS TRES POSIBLES INFORMACIONES QUE SUMINISTRA EL INDICADOR DE LADEO SON:	**D**	DERAPE	DESLIZAMIENTO	EQUILIBRIO ENTRE LA FUERZA CENTRIFUGA Y LA CENTRIPETA	TODAS LAS ANTERIORES
¿CUAL ES EL TIEMPO PROMEDIO EN EL CUAL SE DEBE AJUSTAR EL GIRO DIRECCIONAL DURANTE UN VUELO RECTO, NIVELADO Y NO ACELERADO	**D**	CADA 5 MINUTOS	CADA 10 MINUTOS	SOLAMENTE ANTES DEL DESPEGUE	CADA 15 MINUTOS
LOS ERRORES DE BRÚJULA, PRODUCIDOS POR DISTINTOS CAMPOS MAGNÉTICOS, SE LLAMAN:	**B**	DERIVAS	DESVIACIONES	DECLINACIÓN	VARIACIÓN
EL ERROR DE ACELERACIÓN DE LA BRÚJULA AL INICIAR UN VIRAJE SE MANIFIESTA INDICANDO:	**D**	MÁS AL NORTE	MÁS AL SUR	NO SE MODIFICA EL RUMBO	OSCILACIÓNES CONTÍNUAS
EL INDICADOR DE TEMPERATURA EXTERIOR, ES MUY IMPORTANTE PUESTO QUE PERMITE:	**B**	INFORMAR DEL FRÍO QUE HACE AFUERA	CONOCER CUANDO APLICAR CALEFACCIÓN AL CARBURADOR	AUMENTA LA VELOCIDAD DEL MOTOR	REDUCIR LA PRESIÓN DE ACEITE
EL AJUSTAR LAS R.P.M. A SUS VALORES RECOMENDADOS, ES IMPORTANTE PARA:	**D**	IR A MAYOR VELOCIDAD	ASCENDER MÁS RAPIDAMENTE	AJUSTAR EL CONSUMO DE GASOLINA	PRESERVAR LA INTEGRIDAD DEL MOTOR
EN CASO DE PÉRDIDA DEL VELOCÍMETRO, EL PILOTO DEBE MANTENER EL VUELO POR:	**C**	EL VARIÓMETRO Y EL PUNTERO	EL HORIZONTE Y EL PUNTERO	EL HORIZONTE, EL ALTÍMETRO, Y EL VARIÓMETRO	TODAS LAS ANTERIORES
EN CASO DE PÉRDIDA DEL ALTÍMETRO Y EL VARIÓMETRO, EL PILOTO DEBE MANTENER EL VUELO POR:	**B**	EL HORIZONTE, Y EL VELOCÍMETRO	EL HORIZONTE, EL PUNTERO, EL VELOCÍMETRO	EL GIRO DIRECCIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
PODEMOS EXCEDER LA VNE EN AIRE SUAVE O CALMADO Y CON PRECAUCIÓN.	**B**	CIERTO	FALSO		
EL EXTREMO DONDE COMIENZA EL ARCO BLANCO (DE MENOR VELOCIDAD A MAYOR) CORRESPONDE A LA :	**B**	VS	VSO	VA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

METODOLOGÍA DE LA ENSEÑANZA

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
LA INTRODUCCIÓN DE CUALQUIER PRESENTACIÓN ORAL CONLLEVA NECESARIAMENTE A LA :	**B**	LECTURA	MOTIVACIÓN	PROGRAMACIÓN	CONCLUSIÓN	
ESTABLECER UNA RELACIÓN HUMANA SÓLIDA, SANA Y PRODUCTIVA CON SUS ESTUDIANTES DEPENDE DEL CONOCIMIENTO QUE TENGA EL INSTRUCTOR:	**A**	CIERTO	FALSO			
UNO DE LOS OBSTÁCULOS QUE PUEDE ENCONTRAR UN ALUMNO DURANTE EL APRENDIZAJE ES:	**C**	PERCEPCIÓN	VUELO	PERDIDA DE INTERÉS	A Y C SON CORRECTAS	
ENTRE LOS MECANISMOS DEFENSIVOS QUE SU ALUMNO PUEDE DESARROLLAR SE ENCUENTRAN:	**A**	AGRESIÓN	IMPACIENCIA	MOTIVACIÓN	CORRELACIÓN O PROEFICIENCIA	
UN JUICIO CRÍTICO EFECTIVO CUBRE PUNTOS TANTO FUERTES COMO DÉBILES:	**A**	CIERTO	FALSO			
SE CONSIDERA QUE EXISTE UNA BARRERA PARA UNA COMUNICACIÓN EFECTIVA CUANDO:	**D**	SE PIERDE LA VERDADERA ESENCIA AL COMUNICAR	CUANDO HAY CONFUSIÓN ENTRE EL SÍMBOLO Y LA COSA SIMBOLIZADA	SE USAN EN EXCESO LAS ABSTRACCIONES	TODAS LAS ANTERIORES	
CUANDO SE USAN TODOS LOS SENTIDOS, EL APRENDIZAJE ES MÁS EFECTIVO:	**A**	CIERTO	FALSO			
PARA QUE UNA CRÍTICA SEA EFECTIVA, ESTA DEBE SER:	**E**	OBJETIVA	FLEXIBLE	CONSTRUCTIVA	BIEN ORGANIZADA	TODAS LAS ANTERIORES
EL ELOGIO Y LA ALABANZA ESTIMULAN Y REFUERZAN EL RECUERDO :	**A**	CIERTO	FALSO			
LA PARTE MÁS IMPORTANTE DE CUALQUIER PRESENTACIÓN ORAL ES LA INSTRUCCIÓN.	**A**	CIERTO	FALSO			
LA EXPERIENCIA HA DEMOSTRADO QUE CON LA MOTIVACIÓN POSITIVA SE OBTIENEN MEJORES RESULTADOS QUE CON LA MOTIVACIÓN NEGATIVA:	**A**	CIERTO	FALSO			

LAS COSAS QUE SE REPITEN A MENUDO SE RECUERDAN MEJOR.	**A**	CIERTO	FALSO			
SE ENTIENDE POR ATENCIÓN, AL PROCESO DE EXTRACCIÓN DE INFORMACIÓN:	**A**	CIERTO	FALSO			
UNA CRÍTICA DEBE PREVEER DIRECCIÓN Y GUÍA PARA DISMINUIR O MANTENER EL NIVEL DE EJECUCIÓN:	**A**	CIERTO	FALSO			
MEMORIA DE LAS COSAS, USUALMENTE O A MENUDO REPETIDAS, SE REFIERE A LA LEY DE:	**B**	DISPOSICIÒN	EJERCICIO	EFECTO	INTENSIDAD	
EL PROCESO DE APRENDIZAJE ENVUELVE UN CAMBIO DE COMPORTAMIENTO QUE RESULTA DE:	**D**	NECESIDADES HUMANAS	UNA REACCIÓN EMOCIONAL	UNA AMENAZA	UNA ACTIVIDAD DE APRENDIZAJE	
LOS CUATROS NIVELES BÁSICOS DEL APRENDIZAJE SON : FAMILIARIZARSE, COMPRENSIÓN, APLICACIÓN Y CORRELACIÓN.	**A**	CIERTO	FALSO			
LOS INSTRUCTORES PUEDEN USAR LAS AYUDAS DE INSTRUCCIÓN PARA MEJORAR LA COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS Y SUS ALUMNOS:	**A**	CIERTO	FALSO			
EL OBJETIVO PRINCIPAL DEL ROL DE FACILITADOR CONSISTE EN:	**B**	COLABORAR CON EL PROCESO DE ENSEÑANZA - APRENDIZAJE	USAR TECNICAS PARA MEJORAR EL PROCESO ENSEÑANZA - APRENDIZAJE	DESARROLLAR HABILIDADES Y DESTREZAS EN LOS PARTICIPANTES	A Y C SON CORRECTAS	
EL APRENDIZAJE TRAE COMO CONSECUENCIA:	**A**	CAMBIOS DE CONDUCTA	ADAPTACIÓN	DESEQUILIBRIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LAS CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE FACILITAR ES:	**C**	CONTROLAR	CREAR DEPENDENCIAS	ORIENTAR E INCENTIVAR	TODAS SON CORRECTAS	
EL OBJETIVO GENERAL DEL CURSO "METODOLOGIA DE LA ENSEÑANZA" ES :	**C**	ENSEÑAR A ADAPTARSE A SITUACIONES DIFÍCILES	DESARROLLAR LAS HABILIDADES PARA MANEJAR SITUACIONES DIFICILES	DESARROLLAR LAS HABILIDADES PARA INTEGRAR Y CONDUCIR GRUPOS	A Y D SON CORRECTAS	
PARA LA PLANIFICACIÓN DE UNA INSTRUCCIÓN SE DEBE:	**A**	ORGANIZAR UN CURSO DE ACCIÓN	ORGANIZAR LA MATERIA	DESARROLLAR UN TEMA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LA INTERROGANTE QUE DEBE HACER EL PARTICIPANTE PARA DEMOSTRAR QUE APRENDIO, RESPONDE A:	**C**	EL OBJETIVO GENERAL	LA EVALUACIÓN	EL OBJETIVO ESPECÍFICO	A Y C SON CORRECTAS	

LOS MEDIOS PARA ORIENTAR AL PARTICIPANTE A LOGRAR EL APRENDIZAJE INCLUYEN:	**C**	LOS RECURSOS Y CONTENIDOS	LOS CONTENIDOS Y ACTIVIDADES	LOS CONTENIDOS, RECURSOS Y ACTIVIDADES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
UN ENUNCIADO QUE DESCRIBE LOS RESULTADOS DE UNA ENSEÑANZA ES:	**B**	UNA ACTIVIDAD	UN OBJETIVO	UN PROPÒSITO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
UN OBJETIVO DEBE :	**B**	DESCRIBIR UN CAMBIO	TRANSMITIR UN PROPÓSITO	FORMAR UNA CONDUCTA	A Y C SON CORRECTAS	
¿EL CRITERIO DE EVALUACIÓN FORMA PARTE DE UN OBJETIVO ?	**A**	SI	OCASIONALMENTE	NO		
LOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS FORMAN PARTE DE :	**C**	EL OBJETIVO GENERAL	LOS OBJETIVOS TERMINALES	LOS CAMBIOS PARA EL LOGRO DE UN PROPÓSITO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LA TAXONOMÍA DE BLOOM INDICA :	**B**	LA UTILIZACION CORRECTA DE VERBOS PARA REDACTAR UN OBJETIVO	LOS VERBOS MAS ADECUADOS PARA RADACTAR UN OBJETIVO	LA CLASIFICACION DE ENUNCIADOS CORRECTOS SEGUN SU TIPO	A Y C SON CORRECTAS	
EL PROCESO DE ENSEÑANZA DEBE CUMPLIR CON LOS SIGUIENTES PASOS:	**B**	INICIO, VARIACIÓN DE ESTIMULOS Y CIERRE	INICIO, DESARROLLO Y CIERRE	INICIO, MANEJO DE PREGUNTAS Y CIERRE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LA VERDADERA COMUNICACIÓN SE LOGRA A TRAVÉS DE:	**B**	LA PERCEPCIÓN DEL PARTICIPANTE	LA EJEMPLARIZACIÓN VIVENCIAL Y ACTITUD POSITIVA	LA ACTITUD POSITIVA	A Y B SON CORRECTAS	
LOS ESTÍMULOS NO VERBALES SON IMPORTANTES PARA:	**A**	LA COMUNICACIÓN EFECTIVA	LA COMUNICACIÓN ORAL	REFORZAR LA COMUNICACIÓN	B Y C SON CORRECTAS	
DENTRO DEL CAMPO DE CONDUCTA DEL FACILITADOR, ESTE DEBE CONSIDERAR :	**B**	LA VOZ, LOS GESTOS Y LA ACTITUD	LOS MOVIMIENTOS CORPORALES, LA VOZ Y LOS GESTOS	LOS GESTOS, LA DICCIÓN Y LA VELOCIDAD DE LA VOZ	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LOS CAMBIOS DE ACTIVIDADES AYUDAN A:	**D**	LA PERCEPCIÓN DEL PARTICIPANTE	MANTENER LA ATENCIÓN DEL PARTICIPANTE	EVALUAR LA COMUNICACIÓN INDIVIDUAL	A Y B SON CORRECTAS	
LA VARIACIÓN DE ESTÍMULOS AYUDA AL:	**A**	PROCESO AJUSTE - DESAJUSTE DEL PARTICIPANTE	PROCESO AJUSTE - DESAJUSTE DEL FACILITADOR	PROCESO AJUSTE - DESAJUSTE DE LA RELACIÓN FACILITADOR -	A Y C SON CORRECTAS	

				PARTICIPANTE		
LAS AYUDAS AUDIOVISUALES:	**A**	APORTAN DINAMISMO A LA PRESENTACIÓN	INCREMENTAN LA PERCEPCIÓN SELECTIVA	CONTRIBUYEN AL ENRIQUECIMIENTO DE LA ACTITUD POSITIVA	A Y C SON CORRECTAS	
LAS AYUDAS AUDIOVISUALES DEBEN SER PRINCIPALMENTE :	**A**	ADECUADAS AL ENTORNO	USADAS CON MODERACIÓN	MOTIVADORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LAS PREGUNTAS AYUDAN AL FACILITADOR A :	**A**	DESARROLLAR LOS PROCESOS MENTALES DE LOS PARTICIPANTES	ORGANIZAR LAS IDEAS DEL FACILITADOR	DETECTAR LA CAPACIDAD DE LOS PARTICIPANTES	NINGUNA SON CORRECTAS	
ANTES DEL CIERRE DE CLASES SE DEBE:	**C**	COMPRIMIR LA INFORMACIÓN	TRANSMITIR LA INFORMACIÓN QUE FALTO EN LA SEGUNDA ETAPA	SINTETIZAR Y CONCLUIR EL TEMA	A Y C SON CORRECTAS	
EN EL PROCESO DE MEMÓRIA, LA FÁSE EVOCACIÓN:	**A**	SE PROMUEVE POR ASOCIACION O VOLUNTARIAMENTE	SE GENERA POR ATENCION Y CONCENTRACION SIEMPRE	ES COMPLETAMENTE AJENO E INDEPENDIENTE A LA FASE DE FIJACION	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
EL APRENDIZAJE OBEDECE A LAS SIGUIENTES LEYES, EXCEPTO A LA DE:	**C**	APRESTO	PREGNACIÓN	ESTÁTICA	FRECUENCIA	
LA EVALUACIÓN CONTÍNUA ES RECOMENDABLE POR QUE:	**C**	PERMITE UN CONOCIMIENTO ACTUAL Y TRANSVERSAL UNICAMENTE.	ES MUCHO MÁS BREVE EN CUANTO AL TIEMPO TOTAL INVERTIDO.	SE PUEDEN CONTROLAR LAS CIRCUNSTANCIAS NEGATIVAS INTERFERENTES.	ES UN EXAMEN ÚNICO.	
LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES SON FALSAS, EXCEPTO:	**A**	LA COMUNICACIÓN REQUIERE DE FUENTE-MENSAJE-RECEPTOR.	DIFICILMENTE LA COMUNICACIÓN PRESENTA OBSTÁCULOS.	GENERALMENTE LOS MENSAJES COMUNICADOS NO PUEDEN SER DISTORSIONADOS.	NUNCA EL RECEPTOR SE CONVIERTE EN EMISOR.	
DURANTE EL DESARROLLO, ES RECOMENDABLE UTILIZAR PARA LA ENSEÑANZA, EL SISTEMA DE:	**B**	IR DE LO DESCONOCIDO A LO CONOCIDO.	LO SIMPLE A LO COMPLEJO	AMBAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	

RESPECTO AL PROFESIONALISMO, UNA DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES FALSA:	**B**	EL INSTRUCTOR DEBE ACTUALIZARSE	EN NINGÙN MOMENTO EL INSTRUCTOR ES RESPONSABLE POR LAS FALLAS DEL ALUMNO PILOTO.	EL INSTRUCTOR DEBE EMPLEAR TRANSFERENCIAS POSITIVAS AL ENSEÑAR.	EL EJEMPLO QUE DE EL INSTRUCTOR, REFLEJA PROFESIONALISMO.	
CUANDO SE TRATA DE LEY DEL EJERCICIO:	**D**	LA CONSECUENCIA EN EL AMBIENTE ES DECISIVA.	LO REMOTO SE RECURDA FACILMENTE	SE ELIMINAN VICIOS Y MALOS HABITOS	SE APRENDE MEJOR AL LLEVAR A LA PRÁCTICA, AL MENOS UNA VEZ, LO APRENDIDO.	
EL MÉTODO DE "DICIENDO Y HACIENDO".	**A**	REQUIERE DEL INSTRUCTOR Y EL ALUMNO PILOTO.	ES EMINENTEMENTE TEÓRICO.	NO CUMPLE CON LAS LEYES DEL APRENDIZAJE.	LOS RESULTADOS NO SON CUANTIFICABLES.	
EL MECANISMO DE "INSIGHT" ES USUALMENTE LA CONSECUENCIA DE:	**B**	LA FRECUENCIA DE EJECUCIÓN	LAS ASOCIACIONES EN GENERAL	LOS MULTIPLES MECANISMOS DEL OLVIDO	LA REPRESIÓN.	
UNO DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS ES AJENO AL PROCESO DE OLVIDO:	**D**	FALTA DE USO DE LO MEMORIZADO	APRENDIZAJE DE MATERIALES MUY PARECIDOS.	REPRESIÓN.	LA CAPACIDAD DE ANÁLISIS Y SINTESIS.	
RESPECTO A LA EVALUACIÓN, UNA DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES SE CIERRA:	**C**	LOS ERRORES STANDARDS NO SE PRESENTAN.	LAS MEDIDAS DE TENDENCIAS CENTRAL SON INDIVIDUALES Y NO EN GRUPO.	EL EFECTO DE "HALO" PUEDE INFLUIR EN LA CORRECCIÒN DEL EXAMEN.	LA LÒGICA ES MUY EFECTIVA PARA LOGRAR OBJETIVIDAD.	
EL INSTRUCTOR DEBE RECOMENDAR EL VUELO DE CHEQUEO:	**C**	SI EL PILOTO SE VE MUY CONFIADO Y NO ACEPTA CRITICAS.	SI EL ALUMNO TIENE EXACTAMENTE CIENTO SESENTA (160) HORAS DE INSTRUCCIÓN DE VUELO.	SI EL ALUMNO REALMENTE DEMUESTRA POCA DESTREZA Y CONOCIMIENTO.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES SON CORRECTAS.	

LOS MEDIOS AUDIOVISUALES SON NECESARIOS PARA LA INSTRUCCIÓN PORQUE:	**D**	CONTRIBUYEN A UNA MEJOR INFORMACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL MATERIAL A SER UTILIZADO PARA EL APRENDIZAJE.	HACEN LA CLASE AMENA.	AHORRAN TRABAJO AL INSTRUCTOR.	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS.	
LA MOTIVACIÓN ES UNA FUERZA GENERADA POR:	**B**	UNA BUENA INTELIGENCIA	UNA NECESIDAD QUE ES PRECISO SATISFACER.	LA EVASIÓN HACIA LA FÁNTASIA	UN PROCESO DE FATIGA EN EL APRENDIZAJE.	
EL EMPLEO IRRACIONAL DE ABSTRACCIONES ES:	**D**	UNA BARRERA EN LA COMUNICACIÓN	UN ELEMENTO PERTURBADOR EN EL APRENDIZAJE	AMBOS	NINGUNA	
UNA DE LAS SIGUIENTES VENTAJAS NO CORRESPONDE AL MÉTODO ORAL DE ENSEÑANZA:	**D**	PERMITE LA PARTICIPACIÓN EFECTIVA DE LOS ALUMNOS	CUBRE EXTENSO MATERIAL EN POCO TIEMPO	SUMINISTRA INFORMACIÓN DIFICIL DE CONSEGUIR.	ABARCA GRAN CANTIDAD DE ALUMNOS EN UN TIEMPO DADO.	
SE DEFINE TRANSFERENCIA NEGATIVA AQUELLA SITUACIÓN QUE:	**B**	FACILITA EL APRENDIZAJE DE NUEVOS ELEMENTOS.	ENTORPECE LA ADQUISICIÓN DE NUEVOS CONOCIMIENTOS.	AMBOS	NINGUNA	
EN UNA CRÍTICA BIEN CONDUCIDA:	**D**	LA AGRESIVIDAD MOTIVA AL ALUMNO.	LA NO ESPECIFIDAD ACLARA LOS ERRORES.	EL ALUMNO NUNCA DEBE AUTOCRITICARSE	LOS RESULTADOS SON POSITIVOS.	
ES PREFERIBLE:	**C**	APRENDER BIEN DESDE EL PRINCIPIO	CREAR HABITOS Y TRANSFERENCIAS POSITIVAS	AMBOS	NINGUNO.	
LA EVALUACIÓN ESCRITA ES MÁS OBJETIVA CUANDO:	**D**	LOS EXAMENES NO SON DE DESARROLLO	SE TIENE UNA EVALUACIÓN CONTINUA	HAY TRATO INDIVIDUALIZADO EN LA INSTRUCCIÓN	TODAS LAS ANTERIORES.	
UNA DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES RESPECTO A LA INSTRUCCIÓN PROGRAMADA ES FALSA:	**A**	REQUIERE SIEMPRE DE LA PRESENCIA DE UN INSTRUCTOR	ES ALTAMENTE OBJETIVA	AMERITA ALTA SISTEMATIZACIÓN	PERMITE EVALUACIÓN INMEDIATA	

MIENTRAS SE EXPONE O EXPLICA UN MATERIAL NUEVO, EL INSTRUCTOR:	**B**	DEBE HACER CASO OMISO DEL NIVEL DE DIFICULTAD DE DICHO MATERIAL.	DEBE IR DE LO MÁS FRECUENTEMENTE USADO A LO MENOS FRECUENTEMENTE USADO.	DEBE IR DEL PRESENTE AL PASADO	DEBE PERMITIR PREGUNTAS SOLO AL FINAL DE TODA LA EXPOSICIÒN	
EL VUELO DE REFRESCO ES NECESARIO CUANDO:	**C**	SE VUELA POR PRIMERA VEZ ESE EQUIPO EN CUESTIÓN.	HAY DUDAS RESPECTO A LA TEORÍA DE PESO Y BALANCE.	HA PASADO ALGÚN TIEMPO SIN VOLAR ESE EQUIPO.	SE ENSAYAN NUEVOS PROCEDIMIENTOS Y MANIOBRAS.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
SE DICE QUE UNA PRUEBA O EVALUACIÓN ES VÁLIDA CUANDO:	**A**	MIDE REALMENTE LO QUE SE QUIERE MEDIR.	MANTIENE CONSISTENCIA EN LOS PUNTAJES DURANTE EL TIEMPO	AMBAS	NINGUNA	

RADIONAVEGACIÓN

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
EL PROCESO COMPLETO DE UN ONDA, DESDE EL COMIENZO EN CERO, PASANDO POR UN MÁXIMO, UN OTRO CERO, UN MINIMO Y VOLVIENDO DE NUEVO A CERO. SE LLAMA:	**B**	AMPLITUD DE ONDA	CÍCLO	LARGO DE ONDA	FRECUENCIA	TODAS SON CORRECTAS
¿CUÁLES SON LAS CATEGORÍAS DE UN ILS?	**A**	CATEGORIA I,II,III	CATEGORIA "A", "B", "C"	A Y B SON CORRECTAS		
UN AVIÓN A REACCIÓN SE ENCUENTRA VOLANDO A 10.000 FT EN UN PATRÓN DE ESPERA, ¿CUÁL SERÁ LA MÁXIMA VELOCIDAD QUE DEBE MANTENER?	**B**	MACH .78	210 KTS IAS	250 KTS IAS	NO HAY RESTRICCIÓN DE VELOCIDAD	
LA MORA O ALTITUD MÍNIMA FUERA DE LA RUTA:	**C**	ES IGUAL A LA MEA	NO GARANTIZA EL FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS FUERA DE UNA AEROVÍA	GARANTIZA EL FRANQUEAMIENTO CON 1.000 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN ÁREAS LLANAS Y 2.000 FT EN ÁREAS MONTAÑOSAS.	EQUIVALE A LA MSA.	
CON UN RUMBO MAGNETICO DE 245°, EL OBS EN 245° CON EL CDI CENTRADO Y LA BANDERA TO/FROM INDICANDO FROM, MI POSICIÓN ES:	**C**	ENTRANDO A LA ESTACIÓN POR EL RDL 245	CRUZANDO EL RDL 245	SALIENDO DE LA ESTACIÓN POR EL RDL 245	ABEAM 245	
MI RUMBO MAGNETICO ES 065°, EL OBS EN 065° Y EL CDI CENTRADO, LA BANDERA TO/FROM ME INDICA TO, MI POSICIÓN ES:	**C**	ENTRANDO POR EL RDL 065	SALIENDO POR EL RDL 245	ENTRANDO POR EL RDL 245	SALIENDO POR RDL 065	
ESTOY SALIENDO POR EL RDL 300 Y ME ORDENAN SALIR POR EL RDL 325, MI RUMBO MAGNÉTICO DE CORTE SERA:	**A**	010°	345°	280°	255°	TODAS SON CORRECTAS
ESTOY SALIENDO POR EL RDL 360 Y ME ORDENAN DESDE MI POSICION INTERCEPTAR Y SALIR POR EL RDL 090 EL PROCEDIMIENTO A SEGUIR ES:	**C**	VIRAR A RUMBO 360	VIRAR A RUMBO 090	VIRAR A RUMBO 135	VIRAR A RUMBO 315	
ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 180 Y ME ORDENAN ENTRAR POR EL RDL 205, MI RUMBO SERÁ DE:	**A**	295°	090°	255°	145°	

ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 270 Y ME MANDAN A ENTRAR POR EL RDL 360, EL PROCEDIMIENTO ES:	**D**	VOLAR RUMBO 090°	VOLAR RUMBO 045°	VOLAR RUMBO 360 HASTA EL RDL 340 Y LUEGO TOMAR RUMBO 090°	VOLAR RUMBO 360 HASTA EL RDL 290 Y LUEGO TOMAR RUMBO 090°	
ESTOY SALIENDO POR EL RDL 090 Y ME MANDAN A REGRESAR HACIENDO UN VIRAJE DE BASE (GOTA) 30° POR LA IZQUIERDA, EL PROCEDIMIENTO SERÁ:	**D**	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL 040° POR UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL 040° POR UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA DERECHA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL RUMBO 060° POR UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL RUMBO 060° POR UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA DERECHA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	
ESTOY SALIENDO POR EL RDL 135 Y ME MANDAN A REGRESAR EFECTUANDO UN VIRAJE DE PROCEDIMIENTO 45/180 POR LA DERECHA, EL MÉTODO A SEGUIR ES:	**A**	GIRO A LA DERECHA RUMBO 180° DURANTE UN MINUTO, LUEGO POR LA IZQUIERDA 360° HASTA INTERCEPTAR EL RDL 135	VIRO POR LA DERECHA RUMBO 180° Y LUEGO NUEVAMENTE POR LA DERECHA RUMBO 360° HASTA INTERCEPTAR EL RDL 135	VIRAR POR LA DERECHA RUMBO 165° Y LUEGO POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 135	VIRO POR LA DERECHA RUMBO 315° HASTA INTERCEPTAR EL RDL 135	
ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 300 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090, MI ENTRADA AL CIRCUITO STANDARD SERÁ:	**B**	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		
ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 240 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090. LA ENTRADA SERÁ:	**C**	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		
EN EL INSTRUMENTO NORMAL DEL ILS (CINCO PUNTOS A AMBOS LADOS DEL CENTRO DEL INSTRUMENTO), CADA PUNTO DE DESVIACIÓN DE LA AGUJA VERTICAL, INDICADORA DEL LOCALIZADOR, EQUIVALE A :	**C**	2°	1°	O.5°	5°	TODAS SON CORRECTAS

EL MARCADOR INTERIOR DEL LOCALIZADOR:	**C**	ENCIENDE LA LUZ AMBAR EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE.	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ BLANCA EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS EN CÓDIGO MORSE.	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE RAYAS EN CÓDIGO MORSE.	TODAS SON CORRECTAS
ESTOY EFECTUANDO UN ILS Y EL LOCALIZADOR ESTÁ CENTRADO. ESTO INDICA QUE ESTOY:	**C**	A LA DERECHA DEL CURSO	A LA IZQUIERDA DEL CURSO	EN EL CURSO DE APROXIMACIÓN		
VOLANDO HACIA UN VOR/DME, A 6000 PIES DE ALTITUD, NOS DAMOS CUENTA QUE POSITIVAMENTE PASAMOS LA ESTACION:	**A**	CUANDO LA BANDERA TO/FROM, CAMBIE A FROM	CUANDO EL DME INDIQUE CERO	CUANDO EL DME INDIQUE 6 M.N.	CUANDO LA BANDERA TO/FROM CAMBIE A FROM Y EL DME INDIQUE CERO	TODAS SON CORRECTAS
EN UN ESPACIO AÉREO CLASIFICADO COMO " A " :	**C**	SE PUEDE VOLAR SOLO VFR	SE PUEDE VOLAR VFR /IFR	SE PUEDE VOLAR SOLO IFR	SE PUEDE VOLAR VFR ESPECIAL E IFR	
MARQUE CUÁL DE LOS SIGUIENTES ES UN VIRAJE DE PROCEDIMIENTOS:	**B**	GOTA 30º	80 º/ 260º	GOTA 45º		
CUANDO EN UNA APROXIMACIÓN DE NO PRECISIÓN SE ALCANZA EL MDA, "HAT" SIGNIFICA:	**C**	ALTURA SOBRE LA RADIOAYUDA	ALTURA SOBRE EL AEROPUERTO	ALTURA SOBRE EL PUNTO DE CONTACTO DE LA PISTA	ALTITUD DE DECISIÓN	TODAS SON CORRECTAS
LA PEQUEÑA CRUZ DE MALTA SIGNIFICA:	**D**	IAF PARA EL PROCEDIMIENTO DE PRECISIÓN	IAF PARA EL PROCEDIMIENTO DE NO PRECISIÓN	FAF PARA EL PROCEDIMIENTO DE PRECISIÓN	FAF PARA EL PROCEDIMIENTO DE NO PRECISIÓN	
EL SÍMBOLO TCH 50´ SIGNIFICA:	**A**	ALTURA DE CRUCE DE LA SENDA DE PLANEO 50 FT SOBRE EL UMBRAL DE LA PISTA CUANDO SE EFECTUA EL ILS	ALTURA DE CRUCE DE 50 FT SOBRE EL UMBRAL DE LA PISTA CUANDO SE EFECTUA EL PROCEDIMIENTO LOCALIZADOR	TCH CORRESPONDE QNH 50 FT SOBRE EL UMBRAL DE LA PISTA	ALTURA DEL UMBRAL 50 FT SOBRE EL UMBRAL DE LA PISTA	
EL SÍMBOLO DA (H) 274' (200´) EN EL CUADRO DE MÍNIMOS EXPRESA:	**B**	LA ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO 274 FT SOBRE EL UMBRAL Y 200 FT SOBRE EL TERRENO	LA ALTITUD DE DECISIÓN 274 FT SOBRE EL UMBRAL Y 200 FT SOBRE EL TERRENO	LA DISTANCIA DE ADVERTENCIA 274 FT SOBRE EL UMBRAL Y ALTURA DE 200 FT SOBRE EL TERRENO	TODAS SON CORRECTAS	

SI ESTAMOS EN APROXIMACION ILS A LA PISTA 09 DE MARGARITA Y A UNA MILLA DEL "LOM", EL CONTROLADOR REPORTA TECHO 100 PIES:	**A**	DECLARAR APROXIMACIÓN FUSTRADA	CONTINUAR LA APROXIMACIÓN HASTA EL "DA" Y SE EL TECHO CONTINUA IGUAL DECLARAR APROXIMAXION FRUSTRADA	A Y B SON CORRECTOS		
EL NDB (RADIOFARO NO DIRECCIONAL) FUNCIONA EN LA BANDA DE:	**D**	VHF	MF	LF	B Y C SON CORRECTAS	
EL ADF (RADIO FARO NO DIRECCIONAL) FUNCIONA EN LA BANDA DE:	**C**	VHF , HF	SHF , EHF	LF , MF	UHF, VLF	TODAS SON CORRECTAS
AL APROXIMAR A UNA PISTA, OBSERVAMOS EN LA PRIMERA FILA, LUCES BLANCAS Y EN LA SEGUNDA FILA, LUCES ROJAS, INDICANDO:	**C**	QUE ESTOY MUY ALTO	QUE ESTOY MUY BAJO	QUE ME ENCUENTRO EN LA PENDIENTE CORRECTA		
LA GAMA DE FRECUENCIA DONDE OPERAN LOS NDB (RADIO FARO NO DIRECCIONAL) ES DE :	**D**	108.1 - 111.0 MHZ	108.1 - 117.9 MHZ	200 - 1750 KHZ	200 - 415 KHZ	TODAS SON CORRECTAS
EL EFECTO NOCTURNO, EL EFECTO DE COSTA Y LAS TORMENTAS AFECTAN AL:	**C**	VOR	ILS	ADF	DME	TODAS SON CORRECTAS
EL TRANSMISOR DE VOR, OPERA EN LA FRECUENCIA DE:	**C**	108.1 - 111.8 MHZ	108.0 - 111.9 MHZ	108.0 - 117.9 MHZ	112.0 - 117.9 MHZ	
EL TRANSMISOR DE GLIDE SLOPE OPERA BAJO EL PRINCIPIO DE:	**D**	L.F.	M.F.	V.H.F.	U.H.F.	TODAS SON CORRECTAS
¿QUÉ ENTIENDE USTED POR UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN?	**D**	LA HECHA VISUAL	LA HECHA POR VOR	LA HECHA POR RADAR	LA HECHA POR ILS	
¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN Y UNA DE NO PRECISIÓN?	**C**	NINGUNA	LA NO PRECISIÓN TIENE SENDA DE PLANEO ELECTRÓNICA (GLIDESLOPE)	LA DE PRECISIÓN TIENE SENDA DE PLANEO ELECTRÓNICA (GLIDESLOPE)	DEPENDE DE LAS RADIOBALIZAS UBICADAS EN LA APROXIMACIÓN.	TODAS SON CORRECTAS
¿CUÁLES SON LAS PENDIENTES ESTANDAR DEL TRANSMISOR DE GLIDE SLOPE (G/S)?	**A**	2.5 A 3°	1° A 4°	2° A 4°	2° A 5°	
EN LOS SISTEMAS DE ILS PODEMOS ENCONTRAR LAS RADIOBALIZAS (LOM, LMM) Y LAS BALIZAS (OM, MM) ¿ QUÉ DIFERENCIA EXISTE ENTRE ESAS RADIOAYUDAS?	**C**	NINGUNA	UNAS SON PARA LA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN Y LAS OTRAS NO.	UN TRANSMISOR DE NDB	UN TRANSMISOR DE DME	

EL ALCANCE DE UN VOR DEPENDERÁ DE:	**D**	SU ALTURA UNICAMENTE SIN IMPORTAR LA POTENCIA DEL TRANSMISOR	SU POTENCIA UNICAMENTE NO IMPORTA LA ALTURA DEL AVIÓN	LA POSICIÓN DEL TRANSMISOR Y DEL AVIÓN	LA ALTURA DEL AVIÓN Y LA POTENCIA DEL TRANSMISOR	TODAS SON CORRECTAS
¿QUÉ TIPOS DE PATRONES DE ESPERA (HOLDING) EXISTEN?	**C**	ESTÁNDAR (STANDARD)	NO ESTÁNDAR (NON STANDARD)	A Y B SON CORRECTAS		
CON RELACIÓN A LA RADIONAVEGACIÓN PARA LOS EFECTOS DE LA AYUDA A LA NAVEGACIÓN AÉREA,¿CUÁL ES LA DIFERENCIA BÁSICA ENTRE EL VOR Y EL NDB?	**D**	NINGUNA	EN EL VOR EL NORTE ES MAGNETICO Y EN EL NDB EL NORTE ES VERDADERO	LA CARÁTULA DEL VOR ES VISUALIZABLE Y LA CARÁTULA DEL ADF NO.	LA SEÑAL DEL NDB ES NO DIRECCIONAL MIENTRÁS QUE LA DEL VOR ES OMNI-DIRECCIONAL	TODAS SON CORRECTAS
¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UNA MEA Y UNA MRA?	**C**	LA MEA SOLO SE USA EN LAS CARTAS DE RADIONAVEGACIÓN Y EL MRA EN APROXIMACIÓN.	LA MRA SOLO SE USA EN LAS CARTAS DE RADIO NAVEGACIÓN Y LA MEA SÓLO EN APROXIMACIÓN	LA MEA ES UNA SIMBOLOGÍA SOBRE ALTITUD DE SEGURIDAD Y LA MRA SÓLO PARA RECEPCIÓN DE ALTITUD.	LA MRA ES UNA SIMBOLOGÍA DE RECEPCIÓN Y LA MEA PARA LA APROXIMACIÓN A UN AEROPUERTO	TODAS SON CORRECTAS
EN LAS CARTAS DE APROXIMACIÓN PODEMOS ENCONTRAR LOS TÉRMINOS "DA" Y "MDA", ¿DIGA CUÁL ES SU DIFERENCIA?	**D**	EL "DA" ES PARA EL SID Y EL "MDA", PARA LA CARTA DE APROXIMACIÓN	LA "MDA" SOLO PARA LAS APROXIMACIONES DE PRECISIÓN	EL "DA" SOLO PARA LAS APROXIMACIONES DE NO PRECISIÓN	EL "DA "SE REFIERE A LAS APROXIMACIONES DE PRECISIÓN Y EL "MDA" PARA LAS DE NO PRECISIÓN.	
SI USTED ESTÁ EFECTUANDO UNA APROXIMACION ILS Y SU LOCALIZADOR EN EL INSTRUMENTO ESTÁ TOTALMENTE HACIA LA IZQUIERDA,¿ ESTO INDICA ?	**C**	10° DE ERROR Y EL AVIÓN ESTÁ A LA DERECHA	10° DE ERROR Y EL AVIÓN ESTÁ A LA IZQUIERDA	MÁS DE 2.5° DE ERROR Y EL AVIÓN ESTÁ A LA DERECHA	MÁS DE 2.5° DE ERROR Y EL AVIÓN ESTÁ A LA IZQUIERDA	
¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UN COURSE DEVIATION INDICATOR (CDI) Y UN LOCALIZADOR?	**C**	SON IGUALES	CDI AL ILS, Y EL LOCALIZADOR CORRESPONDE AL VOR	CDI AL VOR Y EL LOCALIZADOR CORRESPONDE AL ILS	CDI AL VOR YEL LOCALIZADOR CORRESPONDE AL VHF FFFFFFFFF	TODAS SON CORRECTAS

UN RADIAL DE VOR SE IDENTIFICA POR SU:	**C**	CURSO MAGNETICO DE ACERCAMIENTO (INBOUND) A LA ESTACION	CURSO VERDADERO DE ACERCAMIENTO (INBOUND) A LA ESTACION	CURSO MAGNETICO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND) DE LA ESTACION	CURSO VERDADERO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND) DE LA ESTACION	
DESPUÉS QUE USTED SELECCIONA UNA FRECUENCIA VOR, Y AL PROCEDER A IDENTIFICARLA NO ESCUCHA EL CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN, ESTO INDICA QUE:	**D**	LA FACILIDAD TODAVÍA PUEDE SER USADA SI USTED CONFIRMA LA FRECUENCIA CORRECTA.	LA SEÑAL SERÁ TODAVÍA CONFIABLE SI EXISTEN MOVIMIENTOS POSITIVOS DEL CDI SI USTED HACE CAMBIOS EN EL OBS.	SE ESTÁN EFECTUANDO TRABAJOS DE MANTENIMIENTO PARA LA SEÑAL, PUEDE SER USADA PARA PROPÓSITOS NAVEGACIONALES.	LA FACILIDAD ESTA EN MANTENIMIENTO Y LA SEÑAL PUEDE SER NO CONFIABLE Y NO DEBE SER USADA PARA NAVEGACIÓN.	TODAS SON CORRECTAS.
SELECCIONE LA FRASE CORRECTA SOBRE AYUDA DIRECCIONAL DE LOCALIZADOR (LDA)	**E**	LOS CURSOS DE APROXIMACIÓN "LDA" PUEDEN ESTAR FIJADOS A 6° O 12° DE ANCHO.	LA APROXIMACIÓN "LDA" PUEDE NO PROVEER MÍNIMOS PARA ATERRIZAJE DIRECTO (STRAINGHT - IN LANDING)	LOS CURSOS DE APROXIMACIÓN "LDA" SON TRANSMITIDOS POR UNA FACILIDAD ILS SIN "GLIDESLOPE"	LOS CURSOS DE APROXIMACIÓN "LDA" PUEDEN NO ESTAR ALINEADOS CON EL CENTRO DE LA PISTA.	TODAS SON CORRECTAS
LA RATA DE DESCENSO REQUERIDA EN UNA APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTO ES DETERMINADA POR:	**C**	VELOCIDAD CALIBRADA	VELOCIDAD VERDADERA	VELOCIDAD SOBRE TIERRA	EL CONTROLADOR DEL ATC	
CUANDO EFECTUAMOS UN PATRÓN DE ESPERA SOBRE UNA ESTACIÓN VOR, SU TIEMPO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND) DEBERÁ COMENZAR:	**C**	CUANDO EL AVIÓN ALCANCE SU RUMBO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND)	CUANDO EL AVIÓN PASE PRIMERO SOBRE EL VOR	CUANDO EL AVIÓN PASE SOBRE EL VOR O PASE "ABEAM", CUALQUIERA QUE OCURRA MÁS TARDE	CUANDO EL AVIÓN PASE UN MINUTO DESPUÉS DEL VOR.	TODAS SON CORRECTAS
DURANTE UNA APROXIMACIÒN SIN GIRO Y ESTABLECIDO EN EL CURSO DE APROXIMACIÒN FINAL, EL PILOTO DEBE EFECTUAR LOS VIRAJES A:	**C**	RATA ESTANDAR	MEDIA RATA ESTANDAR	30°		
COMPARADO CON UN RADIAL DE VOR, EL LOCALIZADOR ES:	**B**	DE IGUAL SENSIBILIDAD	MÁS SENSIBLE	MENOS SENSIBLE		
LA BANDA DE FRECUENCIA DE 30 MHZ A 300 MHZ, CORRESPONDE A LA BANDA DE:	**C**	LF	HF	VHF	UHF	
EL OBS EN 245° CON CDI CENTRADO Y LA BANDERA TO/FROM INDICANDO FROM, MI POSICIÓN ES:	**C**	ENTRANDO A LA ESTACIÓN POR EL RDL 245	CRUZANDO EL RDL 245	SALIENDO DE LA ESTACIÓN POR EL RDL 245	ABEAM 245	TODAS SON CORRECTAS

ESTOY SALIENDO POR EL RDL 040 Y ME ORDENAN SALIR POR EL RDL 090, MI RUMBO MAGNETICO DE CORTE SERÁ:	**B**	355°	135°	280°	225°	
ESTOY SALIENDO POR EL RDL 325 Y ME ORDENAN DESDE MI POSICIÓN, INTERCEPTAR Y SALIR POR EL RDL 190, EL PROCEDIMIENTO A SEGUIR SERÁ:	**C**	VIRAR A RUMBO 245°	VIRAR A RUMBO 145°	VIRAR A RUMBO 190° HASTA PASAR ABEAM LA ESTACIÓN Y LUEGO TOMAR RUMBO 145°	VIRAR A RUMBO 190° HASTA EL RDL 260 Y LUEGO TOMAR RUMBO 100°	
ESTOY SALIENDO POR EL RDL 090 Y ME MANDAN A REALIZAR UNA INVERSIÓN DE CURSO POR LA IZQUIERDA , EL PROCEDIMIENTO CORRECTO SERÁ:	**A**	UN VIRAJE DE PROCEDIMIENTO 45°/180° O UN VIRAJE DE PROCEDIMIENTO 80°/260°	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL RUMBO 045° POR MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA DURANTE UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090 CON RUMBO 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL RUMBO 060° POR UN MINUTO LUEGO VIRAR POR LA DERECHA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	
EL TIEMPO DE ALEJAMIENTO EN UN CIRCUITO DE ESPERA POR ENCIMA DE 14.000 FT ES DE :	**C**	1 MINUTO 12 SEGUNDOS CATEGORÍAS DE AVIONES C, D Y E	1 MINUTO 15 SEGUNDOS CATEGORÍAS DE AVIONES C, D Y E	1 MINUTO 30 SEGUNDOS NO IMPORTANDO LAS CATEGORÍAS		
ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 240 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090 NO STANDARD, MI ENTRADA AL CIRCUITO NO STANDARD SERÁ:	**B**	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		
¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES FRECUENCIAS, CORRESPONDE A UNA FRECUENCIA ILS?	**C**	110.2	114.1	110.1	112.1	TODAS SON CORRECTAS
EL MARCADOR EXTERIOR (OM) DEL LOCALIZADOR:	**D**	ENCIENDE LA LUZ AMBAR EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ BLANCA EN EL PANEL Y RADIA PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE RAYAS EN CÓDIGO MORSE	TODAS SON CORRECTAS
ESTOY EFECTUANDO UN ILS, Y EL LOCALIZADOR SE DESPLAZA HACIA LA IZQUIERDA, INDICANDO QUE ESTOY:	**A**	A LA DERECHA DEL CURSO	A LA IZQUIERDA DEL CURSO	FUERA DEL ALCANCE DEL ILS		
SOBRE EL VOR A 12.000 DE ALTURA, EL DME INDICARÁ APROXIMADAMENTE:	**D**	0 M.N.	5 M.N.	1 M.N.	2 M.N.	

LAS VENTAJAS DEL EQUIPO "VOR" SOBRE EL EQUIPO "ADF" SON:	**D**	ESTÁ LIBRE DE INTERFERENCIAS Y/O PRECIPITACIONES	TIENE UNA EXACTITUD DE MÁS O MENOS UN GRADO (1°)	TIENE CORRECCION AUTOMATICA DEL VIENTO	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
ESTOY SALIENDO POR EL RDL 325 Y ME ORDENAN DESDE MI POSICIÓN INTERCEPTAR Y SALIR POR EL RDL 360, EL PROCEDIMIENTO A SEGUIR SERÁ:	**A**	VIRAR A RUMBO 030°	VIRAR A RUMBO 360°	VIRAR A RUMBO 300°	VIRAR A RUMBO 230°	
LA AGUJA DEL LOCALIZADOR (CDI) EN EL INSTRUMENTO " VOR", INDICA:	**B**	LA POSICIÓN DEL RUMBO MAGNETICO MANTENIDO CON RESPECTO A LA POSICIÓN ACTUAL DEL AVIÓN	LA POSICIÓN DEL RADIAL SELECCIONADO CON RESPECTO A LA POSICIÓN ACTUAL DEL AVIÓN	LA POSICIÓN DE LA ESTACIÓN SINTONIZADA CON RESPECTO AL AVIÓN	LA POSICIÓN DEL AVIÓN CON RESPECTO AL RADIAL	
LA FRECUENCIA DE OPERACIÓN DE LOS ILS SON:	**B**	108.O A 112.0 MHZ. INDISCRIMINADAMENTE	108.0 A 111.9 MHZ. EN LOS DECIMOS IMPARES	108.0 A 112.0 MHZ. EN LOS DECIMOS PARES	TODAS SON CORRECTAS	
CUANDO UN NDB ESTA ASOCIADO A UNA BALIZA (MARKER) SE DENOMINA:	**C**	RADIOCOMPÁS	RADIOFARO	RADIOBALIZA	RADIOEMISORA	
LOS NDB SE CLASIFICAN SEGÚN:	**A**	SU POTENCIA	SU POSICIÓN GEOGRAFICA	SU FRECUENCIA	TODAS SON CORRECTAS	
LAS SIGUIENTES TERMINOLOGÍAS SON VÁLIDAS PARA UN NDB:	**A**	MARCACIONES	RADIALES	A Y B SON CORRECTAS		
AL APROXIMAR A UNA PISTA, OBSERVAMOS EN EL "VASI", TODAS LAS LUCES EN ROJO, INDICANDO:	**B**	QUE ESTOY MUY ALTO	QUE ESTOY MUY BAJO	QUE ME ENCUENTRO EN LA PENDIENTE CORRECTA		
RANGOS DE FRECUENCIAS EN LAS QUE TRABAJA EL VOR:	**C**	315.0 - 108.7	105.0 - 121.9	108.0 - 117.9		
EL TIEMPO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND TIMING) EN UN PATRÓN DE ESPERA SERÁ:	**C**	UN MINUTO Y MEDIO POR ENCIMA DE 14.000 FT	UN MINUTO DESDE 0 FT HASTA 14.000 FT	A Y B SON CORRECTAS		
SON INSTRUMENTOS DE CONTROL:	**D**	ALTÍMETRO, HORIZONTAL ARTIFICIAL, VELOCÍMETRO	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL, GIRO DIRECCIONAL	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

LA ACTIVIDAD DE VISUALIZAR CONSTANTEMENTE LOS INSTRUMENTOS DE VUELO, PARA MÁS TARDE VIGILAR TAMBIÉN LOS INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN SE LLAMA :	**B**	CONCEPTO DE CONTROL Y PERFORMANCE	CHEQUEO CRUZADO	TÉCNICAS DE VUELO	TÉCNICAS DE VUELO INSTRUMENTAL	
DURANTE EL CHEQUEO DE INSTRUMENTOS EN TIERRA, EL MÁXIMO ERROR PERMISIBLE DEL ALTÍMETRO LUEGO DE AJUSTAR EL QNH ES DE:	**C**	+/- 25 PIES	+/- 50 PIES	+/- 75 PIES	+/- 100 PIES	
¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE FACILIDADES VOR?	**D**	TERMINAL	BAJA ALTITUD	ALTA ALTITUD	TODAS LAS ANTERIORES	
EL USO DE LAS FRECUENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE 108.2 Y 111.8 MHZ ESTÁN DESTINADOS PARA:	**A**	VOR USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES.	COMUNICACION VHF USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES.	LOCALIZADOR DEL ILS USANDO FRECUENCIAS DECIMALES IMPARES		
EL USO DE LAS FRECUENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE 108.1 A 111.9 MHZ ESTÁ DESTINADO PARA:	**C**	VOR TERMINAL, USANDO FRECUENCIAS DECIMALES IMPARES	VOR DE NAVEGACIÓN USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES	LOCALIZADOR DEL ILS USANDO FRECUENCIAS DECIMALES IMPARES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
LA COLA DE LA AGUJA EN EL ADF NOS INDICA:	**D**	LA MARCACIÓN QUE ESTAMOS VOLANDO (O CRUZANDO)	EL RUMBO QUE DEBEMOS COLOCAR EN NUESTRA AERONAVE PARA SALIR POR ESA MARCACIÓN (EN CONDICIONES DE 0 VIENTO)	EL RUMBO QUE DEBEMOS COLOCAR EN NUESTRA AERONAVE PARA ENTRAR POR ESA MARCACIÓN (EN CONDICIONES DE 0 VIENTO)	A Y B SON CORRECTAS.	
CON QUÉ SE PUEDE SELECCIONAR LOS RADIALES:	**B**	CDI	OBS	VOR		
¿QUÉ SIGNIFICA "VOR"?	**B**	VERY HIGH FREQUENCY OMNI-DIRECTIONAL RADAR	VERY HIGH FREQUENCY OMNI-DIRECTIONAL RANGE	VERY HIGH FREQUENCY OMNI-DIRECTIONAL RADIO		
EN UNA APROXIMACIÓN ILS, LA APROXIMACIÓN FRUSTRADA SE EFECTUA A:	**A**	AL LLEGAR A LA ALTITUD DE DECISIÓN "DA" SIN PISTA A LA VISTA	AL LLEGAR A LA ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO "MDA" SIN PISTA A LA VISTA	AL LLEGAR A LA BALIZA INTERIOR (INNER MARKER) SIN PISTA A LA VISTA	AL LLEGAR A LA BALIZA EXTERIOR (OUTER MARKER) SIN PISTA A LA VISTA	

EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN DE LA SENDA DE PLANEO ESTA COMPRENDIDO ENTRE LOS VALORES:	**A**	2.5 GRADOS Y 3 GRADOS	2 GRADOS Y 3 GRADOS	2 GRADOS Y 3.5 GRADOS		
MÁXIMA DEFLEXIÓN A CADA LADO DEL CDI PARA UNA APROXIMACIÓN ILS:	**A**	2, 5 GRADOS	5 GRADOS	10 GRADOS		
ESTÁ EN UN PUNTO DONDE SE INTERCEPTA LA SENDA DE PLANEO (GLIDEPATH) Y ESTÁ ENTRE 4 Y 7 NM DEL FINAL DE LA PISTA ,CON UNA EMISIÓN DE 75 MHZ	**C**	IM (INNER MARKER)	MM (MIDDLE MARKER)	OM (OUTER MARKER)		
SI ESTOY APROXIMANDO VISUAL Y VEO LAS LUCES DEL VASIS TODAS BLANCAS, ESTOY:	**A**	POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEO	POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANEO	EN LA SENDA DE PLANEO		
VENTAJAS DE UN SID:	**D**	DESCONGESTIONA LAS FRECUENCIAS	LLEVAR A LA AERONAVE Y SEGURA A UNA AEROVÍA	GARANTIZA SEGURIDAD DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS	TODAS LAS ANTERIORES	
LA ALTITUD MINÍMA DE SECTOR PUEDE ESTAR BASADA EN UNA RADIOAYUDA:	**D**	VOR	NDB	ILS	A Y B SON CORRECTAS	
¿CUÁL ES EL PRINCIPAL INSTRUMENTO PARA REALIZAR UN VIRAJE ESTANDAR A LA IZQUIERDA?	**C**	HORIZONTE ARTIFICIAL	COMPAS GIROSCÓPICO	INDICADOR DE VIRAJE	VELOCÍMETRO	
UNA RATA ESTANDAR DE VIRAJE EQUIVALE:	**D**	1.5 GRADO POR SEGUNDO	2.5 GRADO POR SEGUNDO	1.0 GRADO POR SEGUNDO	3.0 GRADO POR SEGUNDO	
EN EL CASO DE ACTITUDES INUSUALES IMC, EL PRIMER INSTRUMENTO A UTILIZAR PARA APLICAR EL RECOBRE SERÁ:	**B**	EL INDICADOR DE VELOCIDAD	EL INDICADOR DE ACTITUD	EL CLIMB	EL GIRO DIRECCIONAL	
VOLAMOS POR ACTITUD CUANDO:	**D**	APLICAMOS UNA ADECUADA COMPENSACION	ESTABLECEMOS UNA CORRECTA POTENCIA	MANIOBRAMOS EN MARGENES	APLICAMOS LOS PASOS DEL CONCEPTO DE CONTROL Y PERFORMANCE	
LOS PUNTOS DE REFERENCIA (FIXS) QUE COMPONEN UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL SON:	**A**	IAF, IF, FAF O FAP	IAF, IF, FAF, MAP	IAF, IF,FAF O FAP Y MAP		
USTED ESTA APROXIMANDO POR ILS Y SU SENDA DE PLANEO INDICA MUY POR DEBAJO DEL CENTRO DEL INSTRUMENTO, ESTO LE INDICA QUE USTED ESTÁ:	**B**	POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANEO CORRECTA	POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEO CORRECTA	FUERA DEL HAZ DE LA SENDA DE PLANEO CORRECTA		
UN PATRÓN DE ESPERA (HOLDING) ES:	**B**	LA FORMA DE INCORPORARSE AL PATRÓN DE ESPERA	LA FORMA DE MANTENER UNA POSICIÓN DETERMINADA	LA FORMA DE MANTENER UNA VELOCIDAD DETERMINADA	LA FORMA DE MANTENER UNA ALTURA DETERMINADA	

LA FINALIDAD DE UNA SALIDA NORMALIZADA (SID) ES:	**A**	MINIMIZAR LAS COMUNICACIONES Y LLEVAR LA AERONAVE A UNA AEROVÍA	LLEVAR LA AERONAVE AL IAF	FACILITAR LA MANIOBRA DE DESPEGUE	INCORPORAR EL AVIÓN A UNA CONDICIÓN DE CIRCUITO	
TODOS LOS RADIALES RUMBOS Y CURSOS ENCONTRADOS EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL ESTÁN DADAS AL:	**C**	NORTE GEOGRÁFICO	A LA ESCALA DE LA CARTA	NORTE MAGNETICO	NORTE VERDADERO	
ALCANZADA LA "DA".¿ PODRÁ EL PILOTO CONTINUAR EN CONDICIONES INSTRUMENTALES, PARA TRATAR DE VER LA PISTA O LAS LUCES DE APROXIMACIÓN?	**D**	SI EL PILOTO LO CREE CONVENIENTE	CUANDO SEA INSTRUIDO POR EL SERVICIO ATC	SI NO EXISTE ÓBSTACULO EN LA LÍNEA DE APROXIMACIÓN	EN NINGÚN CASO	
EN LAS CARTAS INSTRUMENTALES ENCONTRAMOS ALTITUDES DEFINIDAS COMO: MOCA Y MEA. ELLAS REPRESENTAN RESPECTIVAMENTE:	**D**	ALTITUDES MÍNIMAS EN RUTA Y MÍNIMAS EN RECEPCIÓN	ALTITUDES MÍNIMAS EN RECEPCIÓN Y MÁXIMAS EN RUTA	ALTITUDES MÍNIMAS FUERA DE RUTA Y MÍNIMAS EN RECEPCIÓN	ALTITUDES MÍNIMAS SOBRE OBSTÁCULOS Y MÍNIMAS EN RUTA	
AL ESTAR VOLANDO EN EL EJE DE UNA AEROVÍA, LA DISTANCIA QUE LOS SEPARA DE LOS BORDES DE LA MISMA ES DE:	**A**	5 NM	4 NM	10 NM	8 NM	
LA EXPRESIÓN MOCA GARANTIZA :	**B**	DESPEJE OBSTÁCULO DE 1000 PIES SOBRE EL TERRENO LLANO Y 2000 PIES SOBRE TERRENO MONTAÑOSO A LARGO DE UNA RUTA	1000 FT DE DESPEJE DE OBSTÁCULOS SOBRE EL TERRENO LLANO Y 2000 FT EN TERRENO MONTAÑOSO	POR LO MENOS 1000 PIES DE DESPEJE DE OBSTÁCULOS.	TODAS SON CORRECTAS	
EL FLUJO DE ELECTRONES A TRAVÉS DE UN CONDUCTOR DURANTE UN PERÍODO DE TIEMPO ES EN UNA DIRECCIÓN Y LUEGO EN DIRECCIÓN CONTRARIA	**C**	TRANSMISIÓN DE ONDA	CORRIENTE CONTÍNUA	CORRIENTE ALTERNA	FLUJO DE ELECTRONES	
ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 150 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090, MI ENTRADA AL CIRCUITO STANDARD SERÁ:	**A**	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		

ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 220 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090 NO STANDARD, MI ENTRADA AL CIRCUITO NO STANDARD SERÁ:	**B**	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		
¿LA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL QUE UTILIZA UN "VORTAC" ES CONSIDERADA UNA APROXIMACIÓN DE PRESICIÓN?	**B**	CIERTO	FALSO			
EL MARCADOR INTERMEDIO (MM) DEL LOCALIZADOR:	**A**	ENCIENDE LA LUZ AMBAR EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ BLANCA EN EL PANEL Y RADIA PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE RAYAS EN CÓDIGO MORSE	
ESTOY EFECTUANDO UN ILS, Y EL LOCALIZADOR SE DESPLAZA HACIA LA DERECHA ,INDICANDO QUE ESTOY:	**B**	A LA DERECHA DEL CURSO	A LA IZQUIERDA DEL CURSO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
ALGUNAS LUCES DE APROXIMACION SON:	**A**	ALS,LDIN, ,MALS, ODALS, RAIL,	HIRL, CL, REIL, VASIS, PAPI	A Y B SON CORRECTAS		
¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ES UN VIRAJE DE BASE EN UN PROCEDIMIENTO INSTRUMENTAL?	**A**	GOTA 30°, 45° O LOS GRADOS QUE INDIQUE LA CARTA, O EL CONTROLADOR	80° / 260°, EN CONFORMADIDAD CON LA CARTA, O POR EL CONTROLADOR	45°/180°, EN CONFORMIDAD CON LA CARTA, O POR EL CONTROLADOR	UN VIRAJE HACIA EL FINAL DE LA PISTA	
SON INSTRUMENTO DE CONTROL:	**D**	ALTÍMETRO, HORIZONTE ARTIFICIAL, VELOCÍMETRO	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL, GIRO DIRECCIONAL	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
SI UN AVIÓN VUELA A 8000 PIES, PUEDE RECIBIR SEÑALES DE RADIO (VHF) APROXIMADAMENTE A:	**A**	110 NM	95 NM	105 NM	120 NM	
¿ES CONVENIENTE TOMAR EL TIEMPO AL PASAR EL OUTER MARKER CON LA FINALIDAD DE TENER REFERENCIA DEL TIEMPO A LA "DA "?	**A**	CIERTO	FALSO			
DEFLEXIÓN TOTAL DEL CDI (VOLANDO CON VOR):	**B**	5 GRADOS	10 GRADOS	20 GRADOS		
ENTRANDO A UNA ESTACIÓN POR EL RADIAL 120, ESTE RADIAL APARECERÁ EN EL INSTRUMENTO VOR EN:	**B**	EL ÍNDICE SUPERIOR	EL ÍNDICE INFERIOR	EN EL MISMO LADO DEL RUMBO	A Y C SON CORRECTAS	

LOS COMPONENTES DE UNA APROXIMACIÓN ILS PUEDEN SER:	**C**	LOCALIZADOR, SENDA DE PLANEO	LOCALIZADOR, RADIOFAROS, RADIAL DE ENTRADA	LOCALIZADOR, SENDA DE PLANEO, LUCES DE APROXIMACIÓN, BALIZAS,		
LA MÁXIMA DISTANCIA CONFIABLE EN LA RECEPCIÓN DEL LOCALIZADOR ES :	**B**	20 NM	25 NM	30 NM	35 NM	
EN UNA APROXIMACIÓN ILS SIN SENDA DE PLANEO, LA ALTITUD A TOMAR EN CUENTA ES:	**B**	ALTITUD DE DESICIÓN	MÍNIMA ALTITUD DE DESCENSO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
SI ESTOY APROXIMANDO VISUAL Y VEO LAS LUCES DEL VASIS TODAS ROJAS, ESTOY:	**B**	POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEO	POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANEO	EN LA SENDA DE PLANEO		
LA ALTITUD MINÍMA DEL SECTOR GARANTIZA:	**C**	1000 PIES SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN UN RADIO DE 15 NM	1500 PIES SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN UN RADIO DE 25 NM	1000 PIES SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN UN RADIO DE 25 NM	2000 PIES SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN UN RADIO DE 25 NM	
TANTO UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN COMO UNA APROXIMACION DE NO PRESICIÓN, TIENEN AMBAS "MINIMOS DE APROXIMACION DIRECTA":	**A**	CIERTO	FALSO			
UNA CARTA DE APROXIMACION INSTRUMENTAL ESTABLECE LAS " DA" Y "MDA :	**D**	LA MDA ES PARA APROXIMACIÓN DE PRESICIÓN	LA DA ES APROXIMACIÓN DE PRESICIÓN	LA MDA ES PARA APROXIMACIONES DE NO PRESICIÓN	B Y C SON CORRECTAS	
LA SENSIBILIDAD DEL CDI EN MODO DE LOCALIZADOR, CUANDO ESTA FULL DEFLECTADO A LA IZQUIERDA. ES DE:	**C**	CADA DOT: 2.5 GRADOS PARA UN TOTAL DE 05 GRADOS	CADA DOT: 2 GRADOS PARA UN TOTAL DE 10 GRADOS	CADA DOT: 0.5 GRADOS PARA UN TOTAL DE 2.5 GRADOS		
EN UNA APROXIMACIÓN ILS, EL CDI SE ENCUENTRA A LA DERECHA DEL CURSO FRONTAL, ENTONCES LA AERONAVE SE ENCUENTRA:	**C**	A LA DERECHA DEL CURSO FRONTAL CON INDICACIÓN TO	A LA DERECHA DEL CURSO FRONTAL CON INDICACIÓN FROM	A LA IZQUIERDA DEL CURSO FRONTAL CON INDICACIÓN TO	A LA IZQUIERDA DEL CURSO FRONTAL CON INDICACIÓN FROM	
LOS OM, MM, OPERAN EN 75 MHZ CON TRANSMISORES DE BAJA POTENCIA, Y SE ENCUENTRAN EN UN ILS A DISTANCIAS PREDETERMINADAS	**A**	CIERTO	FALSO			
UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN ES LA QUE SE EFECTUA:	**C**	CON LA AYUDA DEL RADAR DE VIGILANCIA	CON VOR	CON ILS	VFR	

TODOS LOS RADIALES, RUMBOS Y CURSOS ENCONTRADOS EN UNA CARTA DE NAVEGACIÓN INSTRUMENTAL ESTÁN DADAS AL:	**B**	NORTE VERDADERO	NORTE MAGNETICO	POLO NORTE	POLO SUR	
EN QUE ASPECTO RADICA LA DIFERENCIA ENTRE UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN Y UNA DE NO PRECISIÓN:	**D**	LA DE PRESICIÓN TIENE SENDA DE PLANEO ELECTRÓNICO	LA DE PRECISION SE EFECTUA CON UN ILS	LA DE PRECISION TIENE LOS MÍNIMOS DE ATERRIZAJE MÁS BAJO	TODAS SON CORECTAS	
UN PATRÓN DE ESPERA (HOLDING) PUEDEN EFECTUARSE SOBRE:	**A**	UN VOR, NDB, RADIOBALIZAS , PUNTOS DE REFERENCIA (FIXS) O A UNA DETERMINADA DISTANCIA DE UNA RADIOAYUDA	UN VOR, NDB, PUNTOS DE REFERENCIAS (FIXS) O A UNA DETERMINADA DISTANCIA DE UNA RADIOAYUDA	UN VOR, NDB, O A UNA DETERMINADA DISTANCIA DE UNA RADIOAYUDA		
EN CASO DE ESTAR VOLANDO CON PLAN DE VUELO IFR AUTORIZADO Y SE PRESENTA UNA FALLA TOTAL DE COMUNICACIONES,¿ CUÁL SERÁ EL PROCEDIMIENTO CORRECTO?	**C**	DESCENDER EN CÍRCULO HASTA PODER VOLAR VFR	DESCENDER HASTA LA AYUDA DE APROXIMACIÓN PREVISTA, Y EFECTUAR LA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL	MANTENER SU NIVEL DE VUELO HASTA LA AYUDA DE NAVEGACIÓN PREVISTA. DESCENDER Y EFECTUAR LA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL ADEC	CAMBIAR DE VUELO IFR A VFR	
UN RADIAL VOR ES:	**C**	DIRECCIONAL	NO DIRECCIONAL	OMNI DIRECCIONAL		
UN PATRÓN DE ESPERA (HOLDING) ESTABLECE QUE EL TIEMPO OUTBOUND DEBERÁ COMENZAR:	**C**	CUANDO ALCANCE SU RUMBO OUTBOUND	CUANDO PASE PRIMERO SOBRE EL VOR	CUANDO NIVELE LOS PLANOS O ABEAM EL VOR, CUALQUIERA QUE OCURRA MÁS TARDE	UN MÍNIMO DESPUÉS DE PASAR EL VOR	
LA AYUDA VISUAL VASIS SIRVE AL PILOTO, PARA INDICAR LA SENDA CORRECTA DE PLANEO A LA PISTA DE ATERRIZAJE, CUANDO SE OBSERVAN EN:	**C**	LA PRIMERA FILA DELANTERA 3 LUCES ROJAS Y LA SEGUNDA FILA TRASERA 3 LUCES BLANCAS	LA PRIMERA FILA DELANTERA 3 LUCES VERDES Y LA SEGUNDA FILA TRASERA 3 LUCES ROJAS	LA PRIMERA FILA DELANTERA 3 LUCES BLANCAS Y LA SEGUNDA FILA TRASERA 3 LUCES ROJAS	LA PRIMERA FILA DELANTERA 3 LUCES ROJAS Y LA SEGUNDA FILA TRASERA 3 LUCES VERDES	
¿CUALES SON LOS CÓDIGOS DE TRANSPONDER ASIGNADOS, PARA FALLA DE RADIO, EMERGENCIA E INTERFERENCIA ILÍCITA?	**D**	7500 - 7600 - 7700	7700 - 7500 - 7600	1500 - 7700 - 7500	7600 - 7700 - 7500	

EN UNA SALIDA NORMALIZADA (SID) :	**D**	PUEDE EXISTIR UNA RESTRICCIÓN DE ALTITUD	EL PILOTO PUEDE EFECTUAR SU PROPIA NAVEGACIÓN	SE REQUIERE LA CARTA APROPIADA DE SALIDA, DONDE SE INDICA EL "SID"	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
ENTRANDO A UNA ESTACIÓN VOR POR EL RADIAL 310' Y ES INSTRUIDO QUE AL LLEGAR A LA ESTACIÓN EFECTUE UN HOLDING STANDAR EN RADIAL 090', LA ENTRADA ES:	**C**	DESPLAZADA (GOTA)	DIRECTO	PARALELO		
USTED ESTA APROXIMANDO A UNA ESTACIÓN VOR POR EL RADIAL 090 Y ES INSTRUIDO PARA EFECTUAR UN HOLDING NO STANDARD EN EL R 090	**B**	DESPLAZADA (GOTA)	DIRECTO	PARALELO	A Y B SON VERDADERAS	
ENTRANDO A UN VOR POR EL RDL 060' , UD. ES INSTRUIDO QUE AL LLEGAR SOBRE LA ESTACIÓN EFECTUE UN HOLDING, NON STANDARD, EN EL RDL 350, LA ENTRADA ES:	**C**	DESPLAZADA (GOTA)	DIRECTO	PARALELO		
REFIRIENDOSE A LA "MDA" PODEMOS DECIR, QUE EL PILOTO PUEDE NIVELAR EN LA "MDA" AUN CUANDO NO HAYA ESTABLECIDO CONTACTO VISUAL	**A**	CIERTO	FALSO			
LA VISIBILIDAD NECESARIA PARA ATERRIZAR CON SEGURIDAD DESPUÉS DE LA "DH" O "MDA" VARÍAN EN FUNCIÓN DE:	**A**	LA CATEGORÍA DEL AVIÓN	LA DH O LA MDA	LA PRECISIÓN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN		
¿ES POSIBLE EFECTUAR UN HOLDING APOYANDOSE EN UN RADIAL, MARCACIÓN O DME?	**A**	CIERTO	FALSO			
EN UN VIRAJE STANDARD, CUÁL ES LA RATA DE VIRAJE EN GRADOS POR SEGUNDOS:	**A**	3°	1° 1/2	3° 1/2	2°	
LOS SEGMENTOS QUE COMPONEN UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL SON: INICIAL - INTERMEDIO - FINAL - FRUSTRADA	**A**	CIERTO	FALSO			
POR MEDIO DE UN RADAR DE VIGILANCIA ASR ,EL CONTROLADOR DE VUELO PUEDE LLEVAR EL AVIÓN HASTA UNA MÍNIMA ALTURA DE DESCENSO	**A**	CIERTO	FALSO			
LAS SENSACIONES DE VÉRTIGO QUE PUEDEN OCURRIR DURANTE EL VUELO INSTRUMENTAL DIURNO-NOCTURNO. REAL O SIMULADO PUEDEN EVITARSE	**B**	RESPIRANDO ÓXIGENO POR UNOS MINUTOS	RECURRIENDO A LOS INSTRUMENTOS DE VUELO DE LA AERONAVE (VERIFICNDOLOS,	MOVIENDO LA CABEZA HACIA AMBOS LADOS	EJECUTANDO RESPIRACIONES PROFUNDAS	

			OBSERVANDOLOS, ETC)			
¿EL VUELO IFR ES IGUAL A VOLAR EN CONDICIONES IMC?	**B**	CIERTO	FALSO			
LA CATEGORÍA DE LOS AVIONES EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL, SEGÚN LA OACI VIENE DADA POR LA VELOCIDAD (GS)	**A**	CIERTO	FALSO			
LA PRESENTACIÓN O SOLICITUD DEL PLAN DE VUELO INSTRUMENTAL, ANTE LA AUTORIDAD COMPETENTE SE DEBERÁ HACER:	**A**	01:00 HORA ANTES DEL DESPEGUE	00:45 MINUTOS ANTES DEL DESPEGUE	00:30 MINUTOS ANTES DEL DESPEGUE	00:15 MINUTOS ANTES DEL DESPEGUE	
SI USTED ESTA EFECTUANDO UNA APROXIMACION ILS Y SU LOCALIZADOR ESTA TOTALMENTE HACIA LA DERECHA ESTO INDICA QUE ESTOY A:	**D**	10° DE ERROR Y A LA DERECHA	10° DE ERROR Y A LA IZQUIERDA	MÁS DE 2.5° DE ERROR Y A LA DERECHA	MÁS DE 2.5' DE ERROR Y A LA IZQUIERDA	
CON UNA VELOCIDAD SOBRE TIERRA (GND SPD) DE 120 KTS, LA DISTANCIA A LA ESTACIÓN ES DE 20 NM:¿CALCULAR EL TIEMPO EN RUTA?	**B**	13 MINUTOS,	10 MINUTOS	15 MINUTOS	11 MINUTOS	
¿CUÁLES DE LAS SIGUIENTES FRECUENCIAS, CORRESPONDE A UNA FRECUENCIA ILS?	**C**	110:2	114.1	110.1	112.1	
ESTOY SALIENDO POR EL RDL 300 Y ME ORDENAN SALIR POR EL RDL 270, MI RUMBO MAGNETICO DE CORTE SERÁ:	**D**	010°	345°	280°	225°	
ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 300 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090 NO STANDARD, MI ENTRADA AL CIRCUITO NO STANDARD SERÁ:	**C**	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		
ESTAMOS ENTRANDO AL VOR POR EL RDL 270, EL OBS EN 090, ¿CUANDO IDENTIFICAMOS EL PASO SOBRE LA ESTACIÓN POSITIVAMENTE?:	**B**	LA BANDERA TO/FROM SE OBSERVA CAMBIANDO A "TO"	LA BANDERA TO/FROM SE OBSERVA CAMBIANDO A "FROM"	EL CDI SE DESPLAZA DEL CENTRO A LA DERECHA, LUEGO A LA IZQUIERDA DEL CENTRO Y LUEGO NUEVAMENTE AL CENTRO	EL AUDIO IDENTIFICADOR SE SILENCIA MOMENTANEAMENTE	
LAS RADIOAYUDAS MÁS UTILIZADAS EN LA AVIACIÓN SON:	**C**	LF, VHF, VOR/LOC	LF, VHF, UHF	NDB, VOR, ILS	MF, VHF, VOR/LOC/GS	
LOS NDB POSEEN CONFIABILIDAD DE ACUERDO A:	**D**	SU FRECUENCIA	SU POSICIÓN GEOGRÁFICA	LA ALTURA DE LA ANTENA	SU CLASIFICACIÓN DE POTENCIA	

EL TRANSMISOR DEL LOCALIZADOR. OPERA EN LA GAMA DE FRECUENCIA DE:	**A**	108.1 A 111.9 MHZ	108.0 A 111'8 MHZ	108.0 A 117.9 MHZ	112.0 A 117.9 MHZ	
EL TRANSMISOR DEL GLIDE SLOPE (G/S) ESTA SITUADO:	**A**	A UNA DISTANCIA ENTRE 750 FT Y 1250 FT DE LA CABECERA DE LA PISTA DE APROXIMACIÓN	A UNA DISTANCIA ENTRE 750 FT Y 1250 FT DE LA CABECERA OPUESTA DE LA PISTA DE APROXIAMCIÓN	CERCA DEL MARCADOR INTERMEDIO	CERCA DEL MARCADOR EXTERIOR	
¿QUÉ ES UN IAF?	**C**	EL IAF, SOLO SE USA PARA LAS CARTAS DE APROXIMACIÓN	EL IAF, SOLO SE USA EN LA CARTA DE NAVEGACIÓN	IAF ES EL PUNTO DONDE COMIENZAN LOS SEGMENTOS DE UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL	ES EL PUNTO COMBINADO DE DOS RADIALES QUE DAN INICIO A UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL	
UNA TRANSMISIÓN DE VOR, OPERA EN LA GAMA DE FRECUENCIA	**B**	LF	VHF	UHF	MF	
SI UD. EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL ENCUENTRA LAS SIGUIENTES LETRAS "NOPT" SIGNIFICA QUE:	**B**	ES EL PUNTO DONDE SE DEBE INICIAR LA APROXIMACIÓN	NO HAY VIRAJE DE PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO	NO REQUIERE APROXIMACIÓN INICIAL	ES SOLO PARA AVIONES DE CATEGORIA A Y B	
CUANDO ENCONTRAMOS EN UNA CARTA, LA SIGUIENTE EXPRESIÓN (MSA/NDB) SIGNIFICA	**C**	QUE LA MÍNIMA ALTITUD DE MANIOBRA ESTÁ BASADA EN UN NDB.	QUE LA MIÍNIMA ALTITUD SECTORIAL ES SÓLO APLICABLE A UN NDB	QUE LA MÍNIMA ALTITUD DE SEGURIDAD O SECTORIAL ESTÁ BASADA EN NBD	QUE LA MÍNIMA ALTITUD DE MANIOBRA ESTÁ BASADA EN UN ADF	
EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN ENCONTRAMOS LA SIGUIENTE INDICACIÓN: (ALTITUD DE TRANSICIÓN 4.900 PIES) ESTO SIGNIFICA QUE	**B**	POR ENCIMA DE ESE VALOR DEBO VOLAR CON RELACIÓN A ALTITUD	POR DEBAJO DE ESE VALOR DEBO VOLAR CON RELACIÓN A ALTITUD	DEBO CAMBIAR DE QNE, PARA QNH	SOLAMENTE PUEDO HABLAR DE NIVELES DE VUELO	
EN EL SISTEMA DE LUCES EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN ENCONTRAMOS LAS LETRAS (REIL) ESTO SIGNIFICA:	**D**	LUCES INDICADORAS DE PISTA	LUCES DEMARCADORAS DEL CENTRO DE LA PISTA	LUCES DE ALTA INTENSIDAD EN LA APROXIMACIÓN	LUCES INDICADORAS DE LAS ESQUINAS DE LA PISTA	

SI ESTOY ENTRANDO A LA ESTACIÓN DE VOR, POR EL RADIAL 070 Y ESTOY AUTORIZADO A EFECTUAR UN CIRCUITO DE ESPERA EN EL RAD 270 (STANDARD) , LA ENTRADA SERÁ:	**B**	DIRECTO	DESPLAZADA (GOTA)	PARALELO		
SI UD. VIENE CON UN RUMBO DE 140° Y LE AUTORIZAN A EFECTUAR UN CIRCUITO DE ESPERA EN EL RADIAL 140° DE UN DETERMINADO "VOR" LA ENTRADA SERA:	**C**	DIRECTA	PARALELA	PARALELA O DIRECTA		
SI UD. ESTA REALIZANDO UNA APROXIMACIÓN ILS Y OBSERVA EN SU INSTRUMENTO LA SEÑAL DE "GS OFF" UD. DEBERÁ DESCENDER HASTA EL:	**B**	EL DA	EL MDA	SOLO EN LOS VALORES DEL NDB	SOLO HASTA LOS VALORES DEL LOC. OPERATIVO	
SI ESTOY ENTRANDO CON UN RUMBO DE 250 A UN VOR Y ESTOY AUTORIZADO PARA EFECTUAR UN CIRCUITO DE ESPERA EN EL RADIAL 070, LA ENTRADA SERÁ:	**C**	DESPLAZADA (GOTA)	PARALELA	DIRECTA		
UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN ES AQUELLA QUE TIENE :	**D**	CONTROL RADAR	CONTROL DE AZIMUTH	CONTROL VERTICAL	CONTROL DE AZIMUTH Y CONTROL VERTICAL	
LA RECEPCIÓN DEL VOR EN UNA AERONAVE VOLANDO A 10.000 PIES DE ALTITUD SERÁ:	**B**	NO SE PUEDE DETERMINAR SI NO CONOZCO SU CLASIFICACIÓN	122 NM	DEPENDE DE SU ALTITUD	SOLO SI TIENE LA CONECCIÓN DUPLO DEL DME.8.	
UTILIZANDO UN ADF DE CARÁTULA FIJA, SI UD., TIENE UN RUMBO VERDADERO DE 140° Y UNA MARCACIÓN ADF. DE 240°. ¿CUÁL SERÁ SU QDM?	**A**	360°	180°	060°	320°	
SI EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN UD., ENCUENTRA LAS LETRAS "ATIS" ESTO SIGNIFICA:	**A**	QUE EL AEROPUERTO TIENE UN SERVICO AUTOMATICO DE INFORMACIÓN METEOROLOGICA Y DE NOTAMS	QUE EL AEROPUERTO TIENE UN SERVICIO AUTOMATICO DE INFORMACIÓN METEOROLOGICA	QUE EL AEROPUERTO TIENE UN SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN METEOROLOGICA Y DE TRÁFICO		

QUE ES UN GPS?	**C**	ES UN SISTEMA DE RADIO	SOLO ME INFORMA LA POSICION RELATIVA DE LOS AEROPUERTOS	ES UN EQUIPO QUE ME INDICA LA POSICION EN COORDENADAS DE LA AERONAVE POR MEDIO DE SATELITE	ES UN EQUIPO QUE ME SUMINISTRA LA POSICION DE LA AERONAVE CON RELACION A LAS COORDENADAS SELECCIONADAS,	
LAS GAMAS DE FRECUENCIAS MÁS UTILIZADA EN LA AVIACIÓN SON:	**B**	LF, VHF, VOR/LOC	LF, VHF UHF	NDB, VOR, ILS	MF, VHF, VOR/LOC/GS	

RADIONAVEGACIÓN TLA

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
EL NDB FUNCIONA EN LA BANDA DE:	**B**	VHF	LF	HF	UHF	
LA GAMA DE FRECUENCIA EN LA QUE OPERAN LOS NDB ES DE:	**D**	108.1 A 111.0 MHZ	108.1 A 117.9 MHZ	200 A 1750 KHZ	200 A 415 KHZ	
EL VALOR EN GRADOS DE CADA PUNTO (DOT) DE LA CARÁTULA DEL VOR CORRESPONDE A UN VALOR ANGULAR DE:	**A**	2º	2º 30'	3º 00'	5º 30'	
¿EN CUÁLES RANGOS DE FRECUENCIAS TRABAJA EL VOR?	**A**	108.0 A 117.95	105.5 A 121.9	315.0 A 108.7	TODAS SON CORRECTAS	
LA SEÑAL DEL VOR, ES UNA SEÑAL.	**A**	OMNIDIRECCIONAL	BIDIRECCIONAL	TRIDIRECCIONAL	TODAS SON CORRECTAS	
EN EL INDICADOR PARA PROCEDIMIENTO ILS EN RAW DATA, CON FLIGHT DIRECTOR INOPERATIVO SE DEBE:	**B**	CONTINUAR CON LA APROXIMACIÓN	VERIFICAR LOS MÍNIMOS EN EL MANUAL DE VUELO	CAMBIAR PROCEDIMIENTO A "NO PRECISIÓN"	EFECTUAR DE INMEDIATO LA IDA AL AIRE	
EL SELECTOR DE FRECUENCIA DEL VOR, TRABAJA ENTRE:	**C**	110.1 - 119.99 MHZ	106.0 - 121.85 MHZ	108.0 - 117.95 MHZ	109.5 - 116.60 MHZ	TODAS SON CORRECTAS
LA IDENTIFICACIÓN DEL VOR EN EL AVIÓN, EN CÓDIGO MORSE ES:	**B**	CUATRO LETRAS DEL CÓDIGO, CADA 7 SEGUNDOS	TRES LETRAS DEL CÓDIGO, CADA 5 SEGUNDOS	TRES LETRAS DEL CÓDIGO, CADA 7 SEGUNDOS	CUATRO LETRAS DEL CÓDIGO, CADA 5 SEGUNDOS	TODAS SON CORRECTAS
EN EL INSTRUMENTO VOR DEL AVIÓN, SE PUEDEN VER DOS VENTANAS: "TO Y FROM", ¿QUÈ SIGNIFICÁN?	**A**	"TO" SIGNIFICA HACIA LA ESTACIÓN, Y FROM DESDE LA ESTACIÓN	"TO" SIGNIFICA DESDE LA ESTACIÓN, Y FROM HACIA LA ESTACIÓN	LAS DOS ANTERIORES SON IGUALES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

LOS COMPONENTES DEL VOR EN EL AVIÓN SÓN:	**A**	SELECTOR DE FRECUENCIA, DE CURSO, INDICADOR DE DESVIACIÓN (CDI) ,SELECTOR DE RADIALES (OBS) TO/ FROM ,Y BANDERAS	SELECTOR DE CURSO, INDICACIÓN TO/ FROM ,Y BANDERAS	INDICADOR DE CURSO, DE DESVIACIÓN, TO/ FROM	SELECTOR DEL CDI, INDICADOR DE FRECUENCIA ,Y TO/ FROM INDICADOR	
¿CUÁL DE LAS ACCIONES ABAJO DESCRITAS, IMPLICAN MAL PROCEDIMIENTO Y ERRORES EN LA OPERACIÓN DEL VOR?	**D**	DESORIENTACIÓN Y MALA INTERPRETACIÓN DEL CDI	NO CHEQUEAR EL CÓDIGO MORSE, Y SOBRE-CONTROL EN LAS CORRECCIONES	GIRAR EN LA DIRECCIÓN OPUESTA, ROTACIÓN INCORRECTA DEL OBS	TODAS SON CORRECTAS	
EN UN DÍA FRÍO, EL AVIÓN ESTARÁ:	**B**	MÁS ALTO DE LO QUE INDICA EL ALTÍMETRO	MÁS BAJO DE LO QUE INDICA EL ALTÍMETRO	NO TIENE VARIACIÓN.		
LOS INSTRUMENTOS PARA APOYAR LA RADIO-NAVEGACIÓN, SÓN:	**C**	VOR, HSI	ADF, TRANSPONDER	ADF, NDB, VOR	ADF, VOR, TCAS	
EL TCAS GENERA UNA INDICACIÓN RELACIONADA CON EL SENTIDO DE LA ACCIÓN, QUE SE DEBE TOMAR EN CONDICIONES DE POSIBLE COLISIÓN ENTRE AERONAVES EN VUELO.	**B**	FALSO	CIERTO			
EL DME FUNCIONA BAJO EL PRINCIPIO DE:	**D**	GIRO	PRESIÓN	NEWTON	NINGUNA DE ESTAS	
EN UN DESCENSO A VELOCIDAD CONSTANTE, LA RATA DE DESCENSO SE CONTROLA MEDIANTE:	**D**	COMANDO	POTENCIA	PILOTO AUTOMÁTICO	A Y B SON CORRECTAS	
SE DENOMINA MEGAHERTZ A:	**C**	1000 CICLOS POR SEGUNDO	100 CICLOS POR SEGUNDO	1.000.000 CICLOS POR SEGUNDO		
EL USO DE LAS FRECUENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE 108.1 Y 111.9 MHZ.	**A**	ILS USANDO FRECUENCIA, DECIMALES IMPARES	VOR DE NAVEGACIÓN USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES	VOR TERMINAL USANDO FRECUENCIAS DECIMALES IMPARES	VOR TERMINAL USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES.	

LA COLA DE LA AGUJA DEL ADF NOS INDICA:	**D**	EL RUMBO QUE DEBEMOS COLOCAR EN NUESTRA AERONAVE PARA SALIR POR ESA MARCACIÓN (EN CONDICIONES DE 0 VIENTO)	LA MARCACIÓN QUE ESTAMOS VOLANDO (O CRUZANDO)	EL RUMBO QUE DEBEMOS COLOCAR EN NUESTRA AERONAVE PARA LLEGAR A LA ESTACIÓN (EN CONDICIONES DE 0 VIENTO)	A Y B SON CORRECTAS	
¿QUÈ INDÍCA EL CONTORNO O NÚCLEO AMARILLO, EN LOS NÚCLEOS DE MAL TIEMPO EN LAS PANTALLAS DE RADAR EN COLORES?	**B**	ZONA DE MÁXIMA TURBULENCIA	ZONA DE TURBULENCIA Y PRECIPITACIÓN, Y/O FORMACIÓN DE HIELO	ZONA DE CALIMA	ZONA DE FUERTE CARGA MAGNÉTICA	
LA MÁXIMA DEFLEXIÓN A CADA LADO DEL CDI (VOR) ES:	**B**	5 GRADOS	10 GRADOS	15 GRADOS		
EN UNA ESTACIÓN SALIENDO POR EL RADIAL 120. EL RADIAL APARECERÁ EN EL INSTRUMENTO EN:	**C**	EL ÍNDICE INFERIOR	EL LADO OPUESTO AL RUMBO	EL ÍNDICE SUPERIOR	A Y B SON CORRECTAS.	
LOS COMPONENTES DE UN ILS SÓN:	**A**	LOCALIZADOR, SENDA DE PLANEO, RADIOFAROS	LOCALIZADOR, RADIOFAROS, RADIAL DE ENTRADA	LUCES DE APROXIMACIÓN, BALÍZAS, LOCALIZADOR, VOR	TODAS LAS ANTERIORES.	
LA MÁXIMA DISTANCIA CONFIABLE, EN LA RECEPCIÓN DEL LOCALIZADOR ES:	**D**	20 NM.	30 NM.	35 NM.	25 NM.	
EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN DE LA SENDA DE PLANEO, ESTA NORMALMENTE COMPRENDIDO ENTRE LOS VALORES:	**D**	2 GRADOS Y 3.5 GRADOS	2.5 GRADOS Y 3.5 GRADOS	2 GRADOS Y 3 GRADOS	2,5 GRADOS Y 3 GRADOS	
SI ESTOY APROXIMANDO VISUAL Y VEO LAS LÍNEAS DEL VASIS TODAS BLANCAS, ESTOY:	**C**	EN LA SENDA	FALTA INFORMACIÓN	POR ENCIMA DE LA SENDA	POR DEBAJO DE LA SENDA	
EN TÉRMINOS GENERALES, EL SISTEMA INERCIAL PROPORCIONA:	**D**	GS	RUMBO MAGNÉTICO	POSICIÓN ACTUAL DEL AVIÓN	TODAS LAS ANTERIORES	
SI UD. ESTA SIGUIENDO EL "GLIDE SLOPE" EN UN ILS CON MODERADO VIENTO DE FRENTE, ¿QUÉ LE HARÍA PENSAR EN UN "WIND SHEAR"?	**B**	MENOR POTENCIA REQUERIDA	MAYOR POTENCIA REQUERIDA	MENOR RATA DE DESCENSO REQUERIDA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
EL TIPO DE VIRAJE NORMAL ES EL DE:	**B**	6° POR SEGUNDO	3° POR SEGUNDO	180° POR SEGUNDO	90° POR SEGUNDO	

UNA CARTA DE APROXIMACIÓN ESTÁ COMPUESTA POR LOS SIGUIENTES SEGMENTOS:	**C**	INICIAL-PRESIÓN-TRÁNSITO-FINAL	INICIAL-INTERMEDIA-FINAL-CIRCLING	INICIAL-INTERMEDIA-FINAL-FRUSTRADA	INICIAL-BASE Y FINAL	
UNA INDICACIÓN DEL LOCALIZADOR TOTALMENTE A LA DERECHA ME INDICA:	**B**	MÁS DE 2,5 GRADOS DE ERROR Y A LA DERECHA	MÁS DE 2,5 GRADOS DE ERROR Y A LA IZQUIERDA	10 GRADOS DE ERROR Y A LA IZQUIERDA	10 GRADOS DE ERROR Y A LA DERECHA	
UN CIRCUITO DE ESPERA (HOLDING) ES:	**B**	LA FORMA DE INCORPORARSE AL PATRÓN DE ESPERA	LA FORMA DE MANTENER UNA POSICIÓN DETERMINADA	LA FORMA DE MANTENER UNA VELOCIDAD DETERMINADA	LA FORMA DE MANTENER UNA ALTURA DETERMINADA	
LA FINALIDAD DE UNA SALIDA NORMALIZADA (SID) ES:	**A**	MINIMIZAR LAS COMUNICACIONES Y LLEVAR LA AERONAVE A UNA POSICIÓN DETERMINADA	LLEVAR LA AERONAVE AL I.A.F.	FACILITAR LA MANIOBRA DE DESPEGUE	INCORPORAR EL AVIÓN A UNA CONDICIÓN DE CIRCUITO	
TODOS LOS RADIALES RUMBOS Y CURSOS ENCONTRADOS EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL ESTÁN REFERIDAS AL:	**C**	NORTE GEOGRÁFICO	A LA ESCALA DE LA CARTA	NORTE MAGNÉTICO	NORTE VERDADERO	
EL ALCANCE DE UN VOR DEPENDERÁ DE:	**D**	LA POSICIÓN DEL TRANSMISOR Y DEL AVIÓN	LA ALTURA UNICAMENTE SIN IMPORTAR LA POTENCIA DEL TRANSMISOR	SU POTENCIA SIN IMPORTAR LA ALTURA DEL AVIÓN	LA ALTURA DEL AVIÓN Y LA POTENCIA DEL TRANSMISOR	
EL ÁREA DE CONTROL DISPUESTA EN FORMA DE CORREDOR Y EQUIPADA CON RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN SE DENOMINA:	**C**	ÁREA DE CONTROL TERMINAL	A.T.I.S.	AEROVÍA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LA DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN PUNTO Y EL NIVEL MEDIO DEL MAR SE DENOMINA:	**C**	ALTURA	ELEVACIÓN	ALTITUD	NIVEL DE VUELO	
LA VÍA TERRESTRE EN UN AERÓDROMO QUE ESTÁ DESTINADA A PROPORCIONAR ENLACE ENTRE UNA Y OTRA PISTA DEL AERÓDROMO ES:	**A**	CALLE DE RODAJE	ÁREA DE ATERRIZAJE.	AEROVÍAS	ÁREA DE CONTROL TERMINAL	

EN UN PATRÓN DE TRÁFICO CONVENCIONAL, EL ORDEN DE LAS SECCIONES O PIERNAS DEL TRÁFICO SÓN:	**C**	PIERNA DE DESPEGUE, PIERNA CON EL VIENTO, PIERNA BASE, PIERNA DE VIENTO CRUZADO, PIERNA FINAL	PIERNA DE DESPEGUE, PIERNA DE VIENTO CRUZADO, PIERNA BASE, PIERNA CON EL VIENTO, PIERNA FINAL	SEGMENTOS DE DESPEGUE, PIERNA DE VIENTO CRUZADO, PIERNA CON EL VIENTO, PIERNA BASE, PIERNA FINAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LA SIMBOLOGÍA UTILIZADA POR REGLAS NORMALIZADAS DE LA OACI DE LAS CONDICIONES DE VUELO VISUAL ES:	**B**	I.M.C	V.F.R.	V.M.C.	TODAS LAS ANTERIORES	
EL ÁREA DE CONTROL ESTABLECIDA EN LA CONFLUENCIA DE RUTAS ATS., EN LAS INMEDIACIONES DE UNO O MÁS AERÓDROMOS SE DENOMINAN:	**B**	AEROVÍA	ÁREA DE CONTROL TERMINAL	ÁREA DE SEÑALES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
CUANDO UN AERÓDROMO ESTA UBICADO 90 GRADOS A LA IZQUIERDA CON RELACIÓN AL CURSO DEL AVIÓN, DECIMOS QUE ESTÁ:	**D**	ABEAM	AL LADO	A LA IZQUIERDA	TODAS LAS ANTERIORES	
SI UNA AERONAVE VUELA EN CRUCERO CON UN RUMBO MAGNÉTICO 160 GRADOS, SEGÚN LAS REGLAS DE VUELO IFR, SU ALTITUD PODRÁ SER DE:	**B**	6.500 PIES MSL	9.000 PIES MSL	6.000 PIES MSL		
SI UNA AERONAVE VUELA EN CRUCERO CON UN RUMBO MAGNÉTICO 250 GRADOS, SEGÚN LAS REGLAS DE VUELO IFR, SU ALTITUD PODRÁ SER:	**B**	9.000 PIES MSL	8.000 PIES MSL	11.000 PIES MSL		
EN SVCS, LAS PISTAS SE ENCUENTRÁN IDENTIFICADAS COMO 10 Y 28. EN EL CASO DE LA PISTA 28, SU ORIENTACIÓN ES:	**B**	28 GRADOS RESPECTO AL NORTE VERDADERO	280 GRADOS RESPECTO AL NORTE MAGNÉTICO	28 GRADOS RESPECTO AL ESTE	100 GRADOS RESPECTO AL NORTE MAGNÉTICO	
EN SVFM, EXISTE UNA PISTA DE ATERRIZAJE IDENTIFICADA COMO 29. LA PISTA CONTRARIA DEBERÁ TENER LA IDENTIFICACIÓN:	**D**	27	12	09	11	
LA MÁS IMPORTANTE DE LAS PROYECCIONES CILÍNDRICAS SE LLAMA:	**B**	LAMBERT	MERCATOR	AZIMUTAL	RECTANGULAR	
EL CIRCULO MÁXIMO, QUE PASA POR EL CENTRO DE LA TIERRA Y ES PERPENDICULAR AL EJE DE ROTACIÓN SE LLAMA:	**C**	LONGITUDINAL	TRANSVERSAL	ECUADOR	MERIDIANO	

INDIQUE EN CUÁL DE LAS MANIOBRAS NOMBRADAS SE EMPLEA EL EQUIPO ILS:	**B**	DESPEGUES	ATERRIZAJES	VUELO NIVELADO	MANIOBRAS EN TIERRA ANTES DEL DESPEGUE	
LA LATITUD DE UN PUNTO SE MIDE EN:	**B**	GRADOS DE ARCO SOBRE EL POLO NORTE O EL POLO SUR	GRADOS DE ARCO DEL ÁNGULO FORMADO ENTRE UN PUNTO SITUADO EN LA SUPERFICIE DE LA TIERRA, EL CENTRO DE LA MISMA Y EL ECUADOR	GRADOS MINUTOS A PARTIR DEL MERIDIANO DE GREENWICH	GRADOS DE ARCO EN REFERENCIA A LOS POLOS Y EL CIRCULO MENOR PARALELO DONDE ESTÁ UBICADO EL PUNTO EN RENCIA	
LAS SIGLAS QUE IDENTIFICAN AL RADIOFARO OMNIDIRECCIONAL VHF SÓN:	**D**	ILS	DME	NDE	VOR	
LOS EXTREMOS DEL EJE DE ROTACIÓN DE UN CUERPO ESFÉRICO SE DENOMINAN:	**B**	MERIDIANOS	POLOS	LATITUDES	ECUADOR	
LAS ALTITUDES CONSTANTES A LAS CUALES VUELAN LAS AERONAVES RECIBEN EL NOMBRE DE:	**A**	NIVELES DE VUELO	RUTAS ÁREAS	ALTITUDES ÁEREAS	ALTURA ÁEREA	
EN NAVEGACIÓN ÁEREA, LA VELOCIDAD A LA CUÁL VUELAN LAS AERONAVES Y LA DISTANCIA QUE DEBEN RECORRER LAS MISMAS SE EXPRESA	**B**	KILÓMETRO POR HORAS Y KILÓMETRO	NUDOS Y MILLAS NÁUTICAS	MILLAS POR HORA Y KILÓMETROS	PIES POR MINUTOS Y MILLAS NÁUTICAS	
EN VENEZUELA PARA CONVERTIR LA HORA LOCAL EN HORA UTC, SE DEBE:	**A**	SUMAR 04 HORAS A LA HORA LOCAL	RESTAR 04 HORAS A LA HORA LOCAL	SUMAR 04 HORAS A LA UTC	RESTAR 04 HORAS A LA UTC.	
ES LA REPRESENTACIÓN A ESCALA DE UN PLANO DE UNA PARTE DE LA SUPERFICIE DE LA ESFERA TERRESTRE:	**A**	CARTA	PLANOS	REPRESENTACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LAS CARTAS AERONÁUTICAS APROPIADAS PARA USAR EN RADIONAVEGACIÓN, SON LAS CARTAS DE VUELO:	**A**	INSTRUMENTAL	VISUAL	ECUATORIAL	OESTE Y SUR	
NAVEGACIÓN SE DEFINE COMÓ:	**A**	LA CONDICIÓN DE TRASLADARSE A TRAVÉS DEL AIRE CONOCIENDO SIEMPRE LA POSICIÓN CON RESPECTO A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA	LA ACCIÓN DE TRASLADAR UNA AERONAVE DE UN PUNTO A OTRO CONOCIENDO ALTURA VELOCIDAD Y TIEMPO VOLADO	LA DISTANCIA RECORRIDA SIN TOMAR EN CUENTA SU POSICIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

¿CUAL DE LOS SIGUIENTES FACTORES PUEDEN AFECTAR EL RUMBO DE UNA AERONAVE EN VUELO?	**B**	LAS FORMACIONES DE MAL TIEMPO	EL VIENTO	LA TURBULENCIA	POCA VISIBILIDAD	
LA FORMA MÁS COMÚN PARA DETERMINAR LA POSICIÓN DE LA AERONAVE EN VUELO EMPLEADA POR UN PILOTO (DONDE SE ENCUENTRA) ES:	**A**	OBSERVANDO EL PAISAJE GEOGRÁFICO O INTERPRETANDO LOS INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN Y COMPARANDO SU LECTURA EN UNA CARTA DE NAVEGACIÓN	PREGUNTANDO A LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	LEYENDO EL PLAN DE VUELO	GUIANDOSE POR EL TIEMPO DE VUELO TRANSCURRIDO	
¿CUÁL ES LA MÁXIMA DIFERENCIA PERMISIBLE ENTRE LOS RADIALES INDICADOS POR UN SISTEMA DOBLE DE VOR DE ABORDO Y CUANDO UNO ESTÁ EN TIERRA?	**C**	MÁS O MENOS 4° EN TIERRA Y VUELO	MÁS O MENOS 6° EN TIERRA Y VUELO	MÁS O MENOS 6° EN VUELO Y MÁS O MENOS 4° EN TIERRA		
¿CUÁL ES EL MÁXIMO ERROR PERMISIBLE SI SE UTILIZA UN PUNTO DE COMPROBACIÓN EN VUELO DEL VOR DE ABORDO?	**A**	MÁS O MENOS 6°	MÁS O MENOS 4°	MÁS O MENOS 5°	TODAS LAS ANTERIORES	
¿QUÉ ASPECTOS DEBEN REGISTRARSE AL HACERSE UNA COMPROBACIÓN DEL EQUIPO DE VOR DE ABORDO?	**C**	FRECUENCIA, RADIAL, ESTACIÓN USADA Y ERROR EN LOS RUMBOS	HORAS DE VUELO Y DIAS DESDE LA ÚLTIMA COMPROBACIÓN Y EL ERROR LEIDO.	FECHA, LUGAR, ERROR Y FIRMA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LA DIFERENCIA ENTRE LOS NORTES GEOGRÁFICOS Y MAGNÉTICOS SE LLAMA:	**A**	VARIACIÓN	HISTERESIS	DERIVA	NO HAY DIFERENCIA	
LA LONGITUD DE UN PUNTO SE MIDE EN GRADOS DE ARCO A PARTIR DE:	**C**	MERIDIANO	PARALELO	MERIDIANO DE GREENWHICH	CÍRCULO POLAR	
LAS COORDENADAS DE UN PUNTO DEBEN NOMBRARSE, PRIMERO LA LATITUD Y DESPUÉS LA LONGITUD:	**A**	CIERTO	FALSO			
LA ORTODRÓMICA UNE DOS PUNTOS DE LA ESFERA TERRESTRE POR:	**A**	CAMINO MÁS CORTO	CAMINO MÁS LARGO	MÁXIMA CURVATURA	MÍNIMA CURVATURA	
LA LOXODRÓMICA ES LA LINEA QUE UNE DOS PUNTOS:	**A**	FORMANDO SIEMPRE EL MISMO ÁNGULO CON LOS MERIDIANOS	FORMANDO ÁNGULOS DISTINTOS CON LOS MERIDIANOS	OPUESTOS A LA ORTODRÓMICA	PERPENDICULARES AL ECUADOR	

CUANDO SE VUELA ENTRE DOS PUNTOS MANTENIENDO EL RUMBO CONSTANTE, SE RECORRE LA:	**A**	LOXÓDROMICA	ORTÓDROMICA	ORTOGONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
EL RUMBO QUE SE MIDE EN UNA CARTA ES SIEMPRE GEOGRÁFICO Y DEBE CALCULARSE:	**A**	EN EL PUNTO DE SALIDA	EN EL PUNTO DE LLEGADA	EN EL PUNTO MEDIO DE LA RUTA	EN LOS PARALELOS	
LAS ESTACIONES EMISORAS DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN ADF, SE LLAMAN:	**D**	VOR	DME	TACAN	NDB	
EL EQUIPO DE A BORDO DEL AVIÓN, CAPAZ DE DESCIFRAR Y DAR SENTIDO A LAS SEÑALES RECIBIDAS DESDE EL NDB ES EL:	**A**	ADF	VOR	TACAN	DME	
AL EFECTUAR UN ILS, PARA MANTENERSE EN EL LOCALIZADOR, ES RECOMENDABLE NO HACER CORRECIONES AL RUMBO NO MAYORES DE:	**B**	15° A IZQUIERDA O DERECHA	5° A IZQUIERDA O DERECHA	2,5° A IZQUIERDA O DERECHA	30° A IZQUIERDA O DERECHA	
LA REVISIÓN DE PRE-VUELO COMIENZA POR:	**C**	EL PLANO DERECHO	EL PLANO IZQUIERDO	POR LA CABINA DE MANDO.	POR EL MOTOR	
EL GPS ES UN SISTEMA DE RADIONAVEGACIÓN POR SATÉLITE QUE UTILIZA TELEMEDICIONES DESDE LOS SATÉLITES GPS PARA DETERMINAR LA POSICIÓN Y LA HORA PRECISA EN CUALQUIER PARTE DEL MUNDO.	**A**	VERDADERO.	FALSO.			
¿CUÁLES SON LOS TRES SEGMENTOS PRINCIPALES DEL GPS?:	**C**	TERRESTRE, AÉREO Y MARITIMO.	SÍMBOLOS, LETRAS Y NÚMEROS.	ESPACIAL, DE CONTROL Y DE USUARIO.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
¿CUALES SON LAS PRINCIPALES CONSTELACIONES DE SATELITES?	**B**	SPS Y CAD.	GPS Y GLONASS.	CSA Y RTD.	TODAS LAS ANTERIORES.	
¿CUÁL ES EL SIGNIFICADO DE GPS?:	**B**	SISTEMA MUNDIAL ORBITAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE.	SISTEMA MUNDIAL DE DETERMINACIÓN DE LA POSICIÓN.	SISTEMA GENERAL DE PRESICIÓN.	SISTEMA PRINCIPAL DE TIERRA.	
GLONASS ES EL SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE:	**A**	VERDADERO.	FALSO.			