FUMIGACIÓN AÉREA

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
PARA EVITAR OBSTRUCCIONES DEL SISTEMA DE ASPERSIÓN (BOQUILLAS) SE NECESITA ESTAR DOTADO DE SISTEMA DE:	**B**	MANÓMETROS	FILTROS	VÁLVULAS	DIFUSORES	
EL ELEMENTO ENCARGADO DE DARLE UN MOVIMIENTO ROTATORIO PARA FORMAR EL CONO DE ASPERSIÓN, RECIBE EL NOMBRE DE	**C**	VÁLVULA DE PRESIÓN	CASQUETE	DIFUSOR	JUNTA O SELLO	
EL TANQUE, BOQUILLAS, BOOM, Y DEMÁS COMPONENTES DEL EQUIPO DE APLICACIÓN NO SE PODRÁN USAR PARA APLICAR OTROS PRODUCTOS, SIN ANTES HABER SIDO SOMETIDOS :	**B**	NO ES NECESARIO LIMPIARLOS	SI ES NECESARIO LIMPIARLOS			
SE ENTIENDE POR BOOM, Y/O AGUILÓN A:	**C**	LA VÁLVULA QUE CONTROLA EL PASO LÍQUIDO DESDE EL A LAS BOQUILLAS	EL SISTEMA PARA APLICAR SÓLIDOS	LA BARRA PORTADORA DE BOQUILLAS	INSTRUMENTO PARA MEDIR LA PRESIÓN DEL SISTEMA	
SE ENTIENDE POR APLICACIÓN A BAJO VOLUMEN	**C**	AQUELLA SUPERIOR A 50 LITROS POR HECTÁREA	AQUELLA SUPERIOR A 100 LITROS POR HECTÁREA	AQUELLA INFERIOR A 20 LITROS POR HECTÁREA		
SE ENTIENDE POR APLICACIÓN EMERGENTE:	**C**	AQUELLA QUE SE REALIZA CUANDO EL CULTIVO ESTÁ DESARROLLADO	AQUELLA QUE SE REALIZA ANTES DE SEMBRAR	AQUELLA QUE SE REALIZA APENAS SALE EL CULTIVO Y/O MELAZA		
EL MATERIAL QUE SE EMPLEA EN LA FORMULA PARA PREPARAR UN PLAGUICIDA ACELERANDO O AUMENTANDO SUS PROPIEDADES TÓXICAS SE DENOMINA:	**D**	ADHERENTE	AUDITIVO	SULFACTANTE	ACTIVADOR	

LA APLICACIÓN SOBRE UN CAMPO DURANTE SU PREPARACIÓN SE DENOMINA:	**A**	PRESIEMBRA	POSTEMERGENTE	LOCALIZADA	DIRIGIDA	
LA CANTIDAD DE MATERIAL ACTIVO EN UN PESO DADO DE UNA MEZCLA O EN UN VOLUMEN DADO DE UNA SOLUCIÓN SE DENOMINA :	**A**	CONCENTRACIÓN	DEFOLIANTE	COHESIÓN	COMPATIBILIDAD	
EL PRODUCTO QUÍMICO QUE CAUSA LA CAÍDA DE LAS HOJAS ES:	**B**	DILUYENTE	DEFOLIANTE	DETERGENTE	EMULSIÓN	
LA SUSTENTACIÓN QUÍMICA EMPLEADA PARA INHIBIR EL CRECIMIENTO O CAUSAR LA MUERTE DE LA PLANTA ES:	**C**	DETERGENTE	SELECTIVO	HERBICIDA	FOTOSÍNTESIS	
LA SUSTANCIA QUÍMICA QUE POR SI MISMA ES CAPAZ DE DESTRUIR, PREVENIR, REPELER, LA ACCIÓN DE LAS PLAGAS ES:	**A**	EL INGREDIENTE ACTIVO	EL INGREDIENTE INERTE	HIPOTENSOR	HIDRÓLISIS	
EL INSTRUMENTO ENCARGADO DE MEDIR LA PRESIÓN DEL SISTEMA DE ASPERSIÓN ES:	**C**	ANEMÓMETRO	VARIÓMETRO	MANÓMETRO	GIRÓMETRO	
LAS HORAS MÁS INDICADAS PARA APLICAR UN AGROQUÍMICO SON:	**D**	AL MEDIO DÍA	EN LA TARDE	EN LA MAÑANA	PRIMERA HORAS DE LA MAÑANA Y ULTIMAS HORAS DE LA TARDE	
LA ALTURA NORMAL DE APLICACIÓN DE UN PRODUCTO	**C**	METROS 6	METROS 4	METROS 2	CENTÍMETROS 15	
LA VELOCIDAD NORMAL DEL AVIÓN DURANTE UNA APLICACIÓN SERÁ DE:	**B**	KTS 200	MPH 90 A100	MPH 140		
LOS PRODUCTOS DESTINADOS A MATAR LOS HONGOS SON:	**D**	OVICIDAS	ADULTICIDAS	RATICIDAS	FUNGUICIDAS	
LA POSICIÓN DE LAS BOQUILLAS EN ÁNGULO DE 45° GRADOS HACIA DELANTE CON RESPECTO A LA DIRECCIÓN DEL VUELO PRODUCE:	**B**	GOTAS GRUESAS	GOTAS FINAS	NO VARIA	GOTAS MEDIANAS	
LA INTOXICACIÓN PRODUCIDA POR LA EXPOSICIÓN A 1 DOSIS Y/O VARIAS PLAGUICIDA EN UN LAPSO CORTO DE TIEMPO SE DENOMINA:	**B**	CRÓNICA	AGUDA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
LOS ELEMENTOS ENCARGADOS DE PULVERIZAR LA MEZCLA SON:	**D**	LOS FILTROS	LOS DIAFRAGMAS	LAS VÁLVULAS DE PRESIÓN	LAS BOQUILLAS	
SI UD, NOTA QUE LAS BOQUILLAS ESTÁN GOTEANDO QUE DEBE HACER:	**A**	DEBERÁ CAMBIAR LA JUNTA O EMPAQUE	ES NORMAL QUE GOTEEN LAS BOQUILLAS	SE DEBE A UN DAÑO EN LOS FILTROS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

PARA PRODUCIR GOTAS GRANDES, LAS BOQUILLAS SE COLOCAN EN UN ÁNGULO DE:	**A**	180°	090°	045°	130°	
SI LA TEMPERATURA AMBIENTAL AUMENTA:	**A**	HABRÁ MAYOR GRADO DE EVAPORACIÓN	PERMANECERÁ CONSTANTE	HABRÁ MENOR GRADO DE EVAPORACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
CUANDO UNA SUSTANCIA ACTIVA, NO ES SOLUBLE EN AGUA, SE DENOMINA:	**C**	SÓLIDO FLOTANTE, O FLUIDO AFICIDAS,	ALTA CONCENTRACIÓN INORGÁNICO	CONCENTRADO EMULSIONABLE	BAJA CONCENTRACIÓN	
LOS PLAGUICIDAS, SEGÚN SU COMPOSICIÓN QUÍMICA SE DIVIDEN EN:	**B**	AFICIDAS, ROETICIDAS, REPELENTE	INORGÁNICOS, SINTÉTICOS ORGÁNICOS DERIVADOS DE LAS PLANTAS	HUMECTANTES, HIPOTENSORES, ANTITRANSPARENTES		
LA CANTIDAD DE PLAGUICIDAS CAPAZ DE MATAR AL 50% DE UNA POBLACIÓN SE DENOMINA:	**A**	DOSIS LETAL MEDIA	INTOXICACIÓN	INTOXICACIÓN POR CARBONATOS		
ÉL PH DEL AGUA QUE SE UTILIZA PARA LA MEZCLA CON PLAGUICIDAS ES:	**D**	8%	3%	6%	5,5% Y 7,5%	
LA INTOXICACIÓN QUE SE PRODUCE POR LA PIEL ES VÍA:	**C**	ORAL	RESPIRATORIA	DERMAL		
LOS PRODUCTOS QUE EJERCEN SU ACCIÓN AL COMBINARSE CON ENZIMAS DEL GRUPO DE LAS COLINESTERASAS SON:	**B**	ORGANOCLORADOS	ORGANOFOSFORADOS			
LOS PRODUCTOS QUE SE CARACTERIZAN POR SER SOLUBLES EN LAS GRASAS DE DESCOMPOSICIÓN LENTA Y ESTIMULANTE DEL SISTEMA NERVIOSO SON:	**B**	ORGANOFOSFORADOS	ORGANOCLORADOS			
SI LAS PLANTAS CARECEN DE POTASIO SON:	**C**	SUS FRUTOS SON ABUNDANTES	SUS FRUTOS SON ESCASOS	SUS FRUTOS SON DE POCO CRECIMIENTO		
CALCULAR EL FLUJO POR BOQUILLAS PARA UNA APLICACIÓN DE 30 LTS/HCT CON UNA VELOCIDAD DE 90 MPH Y UN ANCHO DE FAJA DE 20 MM AVIÓN (EQUIPADO CON 46 BOQUILLAS)	**C**	2 LTS/MIN	5 LTS/MIN	3.5LTS/MIN	2.4LTS/MIN	
LA PREPARACIÓN DE TODA CLASE DE PLAGUICIDA (INSECTICIDA, FUNGICIDA, HERBICIDA) SE PUEDE REALIZAR EN UN SOLO TANQUE DE MEZCLA:	**B**	CIERTO	FALSO	NO INFLUYE		
CUANDO SE FORMAN VÓRTICES, ESTOS FAVORECEN UN MEJOR PATRÓN DE DISTRIBUCIÓN DEL PLAGUICIDA USADO ESTO ES:	**B**	CIERTO	FALSO	NO INFLUYE		

EL METIL-PRATHIÓN ES UN:	**A**	INSECTICIDA	FUNGICIDA	RATICIDA		
INDIQUE CUALES SON LAS PARTES DE UNA BOQUILLA, TEE JET SPRAYING SYSTEM CO:	**D**	SELLOS	DIFUSOR	CASQUETE	TODAS LAS ANTERIORES	
LA SUSTANCIA QUE SE INCLUYE EN ALGUNAS FORMULACIONES PLAGUICIDAS PARA FAVORECER LA PERSISTENCIA DE LA APLICACIÓN SOBRE LOS ÓRGANOS DE LAS PLANTAS SE DENOMINA:	**D**	ADITIVO	ACTIVADOR	DILUYENTE	ADHERENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
QUE SIGNIFICA EN UN FERTILIZANTE COMPUESTO, LA FÓRMULA 10-30-10	**A**	N P K	P N L	K P O		
EL METIL-PARATHIÓN ES UN INSECTICIDA:	**B**	NO TÓXICO	ALTAMENTE TÓXICO	MODERADAMENTE TÓXICO		
GENERALMENTE LOS TANQUES QUE SE CARGAN DE AGUA PARA PONER EL VENENO EN LOS AVIONES SON DE MATERIAL DE	**B**	METAL	FIBRA DE VIDRIO, ACERO	PLÁSTICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LA EQUIVALENCIA DE UNA HECTÁREA A METROS CUADRADOS ES:	**C**	1.000 M/2	100 M/2	10.000M/2		
UN GALÓN U.S.A EQUIVALE A:	**B**	2,5 LTS	3.7LTS	1.5LTS	1.9	
EL TANQUE U/O HOOPER DEL AVIÓN ESTÁ COLOCADO :	**A**	EN LA NARIZ DEL AVIÓN	DEBAJO DEL FUSELAJE	DETRÁS DEL ASIENTO		
LAS BOMBAS (SPRAY PUMPS) SON:	**B**	MANUALES	ELÉCTRICAS, HIDRÁULICAS, ACCIONADA POR EL VIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
PARA LA TERMINACIÓN DE UN CAMPO CON OBSTÁCULOS LOS PAISAJES DEBEN SER:	**C**	A LO ANCHO DE LOS OBSTÁCULOS	A LO LARGO DEL OBSTÁCULO	PARALELO AL OBSTÁCULO		
LOS VIAJES DE PROCEDIMIENTO CONSTAN DE:	**B**	ALTURA, ASCENSO, DESCENSO, VIAJE VIENTO DE FRENTE	ASCENSO, VIAJE CON VIENTO EN LA COLA, CHANDELLE, OCHO PEREZOSO, DESCENSO, ALINEARSE, ENTRAR EN EL CAMPO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
EL GRAMOXONE ES UN PRODUCTO TOXICO QUE TIENE ANTÍDOTO SI ES INGERIDO:	**B**	SI	NO			

LOS ENVASES DE LOS PESTICIDAS ESTÁN DIFERENCIADOS POR:	**B**	LA FORMA DEL ENVASE	UNA FRANJA DE COLORES	NO ESTÁN DIFERENCIADOS		
CUALES SON LOS SÍNTOMAS DE ENVENENAMIENTO:	**B**	PICAZÓN, SUEÑO, DOLOR DE CABEZA	NAUSEAS, VÓMITOS, VISIÓN BORROSA, DEBILIDAD MUSCULAR, LAGRIMEO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
PARA SER PILOTO AGRÍCOLA ES INDISPENSABLE:	**C**	SER PILOTO PRIVADO	SER PILOTO COMERCIAL	SER PILOTO COMERCIAL, HACER EL CURSO TEÓRICO PARA HABILITACIÓN		

LEGISLACIÓN

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
LAS REGLAS DE VUELO, DESCRITAS EN EL REGLAMENTO DE VUELO DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, SON:	**E**	VFR, IMC, GFR	GFR, VMC, IFR	IFR, GFR, VFR	VFR, IFR, VMF	VFR,IFR
SI UNA AERONAVE EXTRANJERA ESTÁ VOLANDO SOBRE TERRITORIO VENEZOLANO ,Y ES OBJETO DE UNA INFRACCIÓN; ESTE ACTO SERÁ JURISDICCIÓN DE:	**C**	LAS LEYES DEL PAÍS A DÓNDE SE DIRIGE	LAS LEYES DEL PAÍS CUYA MATRÍCULA PERTENECE	EL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO	TODAS LAS ANTERIORES	
EN VENEZUELA, LA ÚNICA AUTORIDAD AERONÁUTICA COMPETENTE PARA SUSPENDER LAS LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO, ES:	**D**	EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA	LA DIVISION DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIONES	LA DIRECCION DEL INSTITUTO AUTONÓMO MAIQUETÍA	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	
EN VENEZUELA, EL GRADO DE COMANDANTE DE AERONAVE O PILOTO AL MANDO, ES OTORGADO POR:	**C**	EL INSTITUTO NACIONAL DEAERONÁUTICA CIVIL	EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA	LA PERSONA EXPLOTADORA DE LA AERONAVE	LA DIVISION DE AERONAVEGABILIDAD	
LOS AERÓDROMOS CIVILES, PUEDEN SER:	**B**	DE SERVICIO INTERNO ,Y EXTERNO	DE SERVICIO PÚBLICO, O PRIVADO	DE SERVICIO REGULAR ,Y NO REGULAR	DE TRANSPORTE NACIONAL, E INTERNACIONAL	
¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UN AERÓDROMO Y UN AEROPUERTO?	**B**	EL AERÓDROMO ES NACIONAL ,Y EL AEROPUERTO ES INTERNACIONAL	EL TIPO DE SERVICIO QUE SE PRESTA AL PÚBLICO	EL AERÓDROMO PUEDE SER EN TIERRA O AGUA	NO HAY DIFERENCIA	
LOS HECHOS PUNIBLES QUE OCURRAN EN VUELO, ABORDO DE AERONAVES VENEZOLANAS FUERA DEL TERRITORIO NACIONAL, CORRESPONDEN:	**B**	A LAS AUTORIDADES DEL PAÍS DONDE SE ENCUENTRE LA AERONAVE.	AL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO	SOLAMENTE HABRÁ RESPONSABILIDAD PARA LA TRIPULACIÓN	SOLAMENTE SERÁN PENADO EN VENEZUELA, SI ATENTA CONTRA LA SEGURIDAD DEL ESTADO.	
LAS AERONAVES CIVILES EN CASO DE GUERRA INTERNACIONAL, ¿PUEDEN SER UTILIZADAS PARA SERVICIOS EVENTUALES POR EL EJECUTIVO NACIONAL?	**A**	CIERTO.	FALSO.			

DE ACUERDO A LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, TODA AERONAVE QUE VUELE SOBRE EL TERRITORIO VENEZOLANO LOS PASAJEROS Y LA TRIPULACIÓN, ESTARÁN SOMETIDOS A:	**A**	EL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO	A LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS VENEZOLANAS	A LAS AUTORIDADES DEL PAÍS A CUYA MATRÍCULA PERTENECE LA AERONAVE	A LAS LEYES DE LA AVIACIÓN CIVIL GENERAL CRITERIO OACI.	
¿QUIÉN PODRÁ AUTORIZAR EN CASO ESPECIAL, EL TRANSPORTE DE ESTUPEFACIENTES, SIEMPRE QUE SE ADMINISTREN BAJO CONTROL FACULTATIVO:	**A**	EL JEFE DE AEROPUERTO	EL JEFE DE SERVICIOS DE CONTROL DE TRANSPORTE ÁEREO	LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA REGIONAL	
AL CONCLUIR EL TÉRMINO DE VALIDEZ DE UN CERTIFICADO MÉDICO, EL TITULAR:	**D**	PUEDE CONTINUAR SU PROFESIÓN, CON PERMISO DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DEL AEROPUERTO	PUEDE CONTINUAR SU PROFESIÓN, PREVIA AUTORIZACIÓN DEL JEFE DE AEROPUERTO	TIENE 30 DIAS PARA ACTUALIZAR SU LICENCIA	QUEDA INVALIDADO PARA EJERCER LAS ATRIBUCIONES DE SU LICENCIA	
NINGUNA AERONAVE PODRÁ VOLAR, SOBRE ÁREAS DONDE EXISTAN RESTRICCIONES DE VUELO, CUYOS DETALLES SE HAYAN PUBLICADO DEBIDAMENTE BAJO:	**C**	CONDICIONES DE VUELO INSTRUMENTAL	CONDICIONES DE VUELO VISUAL	CONDICIÓN DE RESTRICCIÓN O PERMISO	A LA AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD DEL PILOTO	
LOS AERÓDROMOS CIVILES, POR RAZONES DE SU PROPIEDAD U ORIGEN DE EXPLOTACIÓN, SE CLASIFICAN EN:	**D**	OFICIALES Y PRIVADOS	OFICIALES Y MILITARES	MILITARES Y CIVILES	PÚBLICOS Y PRIVADOS	
TODA AERONAVE, DEBE ESTAR INSCRITA EN:	**A**	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA	EL LIBRO DENOMINADO REGISTRO ÁEREO DE VENEZUELA, EN LAS NOTARIAS PÚBLICAS DEL ÁREA CORRESPONDIENTE		
EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNO, ESTÁ RESERVADO A:	**B**	AERONAVES MATRICULADAS "P" Y, "CP"	AERONAVES MATRICULADAS "C" ,PERTENECIENTE A COMPAÑIAS AÉREAS NACIONALES	AERONAVES IDENTIFICADAS "YV", SIN IMPORTAR SU CLASIFICACIÓN		
LA BITÁCORA DEL AVIÓN, ES DE PERMANENCIA OBLIGATORIA DENTRO DE LA AERONAVE.	**B**	FALSO.	CIERTO.			
LAS 5 LIBERTADES DEL AIRE, ESTÁN ENMARCADAS DENTRO DEL CONVENIO DE MONTREAL.	**B**	CIERTO.	FALSO.			

UN PILOTO COMERCIAL, PUEDE TRIPULAR UNA AERONAVE CON CERTIFICADO DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA: YV-323 P.	**A**	CIERTO.	FALSO.			
LA LEY DE AAERONÁUTICA CIVIL VENEZOLANA, ESTABLECE LAS SANCIONES APLICABLES A LAS PERSONAS QUE COMETEN DELITOS DENTRO DE LAS AERONAVES.	**A**	CIERTO.	FALSO.			
SEGÚN EL CONVENIO DE MONTREAL, LOS PASAJEROS TIENEN LA FACULTAD DE TOMAR MEDIDAS PARA QUE NO SE COMETAN DELITOS ABORDO DE LAS AERONAVES EN VUELO	**A**	CIERTO.	FALSO.			
EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL, FORMA PARTE INTEGRANTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.	**B**	CIERTO.	FALSO.			
LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL Y EL CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, REGULAN ASPECTOS DISTINTOS.	**B**	CIERTO.	FALSO.			
UN PILOTO PRIVADO, PUEDE TRIPULAR UNA AERONAVE CON CERTIFICADO DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA: YV-3233 C P.	**B**	CIERTO.	FALSO.			
LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL, ES UNA LEY ORGÁNICA.	**B**	CIERTO.	FALSO.			
EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL, FORMA PARTE DEL PODER LEGISLATIVO.	**B**	CIERTO.	FALSO.			
EL CONVENIO DE CHICAGO, SE LE APLICA A LAS AERONAVES MILITARES.	**B**	VERDADERO	FALSO			
EL CONVENIO DE TOKIO, "NO" SE LE APLICA A AERONAVES DE USO POLICIAL	**A**	CIERTO.	FALSO.			
LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), FUE CREADA POR EL CONVENIO DE CHICAGO.	**A**	CIERTO.	FALSO.			
LAS INSPECCIONES O SERVICIOS DE 100 HORAS, SON DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO PARA LAS AERONAVES REGISTRADAS EN VENEZUELA.	**A**	CIERTO.	FALSO.			

EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL, FORMA PARTE DEL PODER LEGISLATIVO.	**B**	CIERTO.	FALSO.			
NINGUNA AERONAVE EXTRANJERA, DEBE ESTAR INSCRITA EN EL REGISTRO AÉREO DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.	**A**	CIERTO.	FALSO.			
PARA QUE UN CONVENIO INTERNACIONAL, SEA DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO EN VENEZUELA, ESTE DEBE TENER EL CARÁCTER DE LEY EXTRANJERA.	**B**	CIERTO.	FALSO.			
EL ESPACIO AÉREO DE VENEZUELA, FINALIZA A UNA ALTITUD DE 20.000 PIES MSL.	**B**	CIERTO.	FALSO.			
LAS AERONAVES, MOTORES ,Y ACCESORIOS QUE SE CONSTRUYAN O MODIFIQUEN, NO PODRÁN SER PUESTOS EN SERVICIOS SIN LA APROBACIÓN DE:	**D**	EL EXPLOTADOR	EL FABRICANTE	EL TALLER AUTORIZADO	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	
LA AUTORIDAD AERONÁUTICA, ESTÁ FACULTADA PARA DETENER A TODA AERONAVE QUE INFRINJA LAS DISPOSICIONES SOBRE SEGURIDAD.	**A**	CIERTO.	FALSO.			
TODA AERONAVE DESTINADA A UN SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, ESTARÁ BAJO EL MANDO DE UN PILOTO DESIGNADO POR:	**B**	LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL.	LA PERSONA EXPLOTADORA.	EL SERVICIO DE TRÁNSITO ÁEREO.	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.	
PARA ACTUAR COMO PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO VENEZOLANO, SE REQUIERE:	**C**	SER GRADUADO DE UNA ESCUELA DE AVIACIÓN CIVIL	HABER APROBADO UN CURSO EN UNA LÍNEA AÉREA	SER TITULAR DE LA LICENCIA Y HABILITACIÓN CORRESPONDIENTE	SER GRADUADO DE UNA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR	
¿CUANDO SE TERMINA LA RESPONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO?	**B**	CUANDO TRANSFIERE EL MANDO AL COPILOTO	AL FINALIZAR EL VUELO	AL PONER EL AVIÒN EN TIERRA	CUANDO EN VUELO, SALE DEL TERRITORIO NACIONAL.	
LAS AERONAVES, TIENEN LA NACIONALIDAD DEL ESTADO EN QUE ESTÁN MATRICULADAS; Y PODRÁN:	**C**	VOLAR TEMPORALMENTE SIN MATRÍCULA.	TENER MATRÍCULA VENEZOLANA Y DE OTRO PAÍS AL MISMO TIEMPO	TENER UNA SOLA MATRÍCULA	TENER DOS MATRÍCULAS VENEZOLANAS	
NINGUNA AERONAVE CIVIL, PUEDE REALIZAR VUELOS, SIN:	**A**	EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	AUTORIZACIÓN DEL PROPIETARIO	AUTORIZACIÓN DEL EXPLOTADOR	EL PERMISO DEL TALLER AUTORIZADO.	

LOS HIDRO-AVIONES Y AERONAVES ANFIBIAS, MIENTRAS DESCANSEN O DESLICEN SOBRE EL AGUA O SEAN REMOLCADOS, DEBERÁN CUMPLIR CÓN:	**B**	SOLO CON LAS DISPOSICIONES DE TRÁNSITO AÉREO	LAS LEYES Y REGLAMENTOS DE LA NAVEGACIÒN MARITIMA	LAS DISPOSICIONES DEL PROPIETARIO O EXPLOTADOR	SOLO CON EL REGLAMENTO DEL AIRE.	
¿QUIÉN PUEDE SUSPENDER TOTAL O PARCIALMENTE, LAS ACTIVIDADES ÁEREAS EN LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA?	**D**	LA AUTORIDAD AERONÀUTICA	LA OACI.	LA FAA.	EL EJECUTIVO NACIONAL	
¿QUIÉN FIJA LAS ZONAS DE VUELO, PROHIBIDAS AL TRÁNSITO DE LA AVIACIÓN CIVIL?	**C**	LAS JEFATURAS DE AEROPUERTOS	LA OACI	EL EJECUTIVO NACIONAL	EL MINISTERIO DE LA DEFENSA	
EL TRANSPORTE DE PERSONAS QUE ESTEN BAJO INFLUENCIA DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOACTIVAS (DROGAS) PODRÁ SER AUTORIZADO POR:	**C**	LA POLICÍA AEROPORTUARIA	EL CAPITÁN DE LA AERONAVE, EN CASOS ESPECÍFICOS	EL JEFE DE AEROPUERTO, EN CASOS ESPECIALES	EL JEFE DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO	
EL USO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, METEOROLÒGICOS, TELECOMUNICACIONES AERONÀUTICAS ,Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN AÉREA, SON PARA :	**D**	AERONAVES CIVILES SOLAMENTE	AERONAVES MILITARES SOLAMENTE	AERONAVES COMERCIALES SOLAMENTE	TODAS LAS AERONAVES	
¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE: UN AERÓDROMO, Y UN AEROPUERTO?	**B**	AERODRÓMO ES NACIONAL ,Y EL AEROPUERTO ES INTERNACIONAL	EL SERVICIO QUE SE PRESTA AL PÚBLICO	LOS AEROPUERTOS SON SIEMPRE EN TIERRA ,Y EL AERÓDROMO PUEDE SER: EN TIERRA, O AGUA		
EL PERSONAL MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA:	**C**	ES AUTÓNOMO E INDEPENDIENTE DE LA AUTORIDAD DEL CAPITÁN	ES DEPENDIENTE UNICAMENTE DEL JEFE DE CABINA	ES DEPENDIENTE Y SUBORDINADO A LA AUTORIDAD DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE	ESTÁ SUBORDINADO A LA AUTORIDAD DEL CAPITAN	
EL PERSONAL AERONÁUTICO, DEBERÁ RENOVAR SU LICENCIA:	**B**	A SU VENCIMIENTO	30 DIAS ANTES DE SU VENCIMIENTO	10 DIAS ANTES DE SU VENCIMIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LA OFICINA, QUE EJERCE EL CONTROL DE LA MATRICULACIÓN DE LAS AERONAVES EN NUESTRO PAÍS, SE LLAMA:	**B**	OFICINA DE ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DE MATRÍCULA	REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL	CONTROL DE LA SOLVENCIA DE DERECHO AERONÁUTICO	OFICINA DE ADMINISTRACIÓN DE LA AERONÁUTICA CIVIL	

¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES CONVENIOS, HABLA DE LAS LIBERTADES DEL AIRE?	**C**	EL CONVENCIÓN RELATIVO A LA AVIACIÓN CIVIL	EL ACUERDO INTERNO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	EL CONVENIO SOBRE AVIACIÒN CIVIL INTERNACIONAL	EL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN O CIERTAS REGLAS	
LAS AERONAVES VENEZOLANAS, PODRÁN POSEER:	**B**	MÁS DE UNA NACIONALIDAD	SOLO UNA NACIONALIDAD	DEPENDIENDO DE LOS CONVENIOS BILATERALES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, SE CLASIFICA EN:	**C**	VENEZOLANO NO REGULAR	VENEZOLANO REGULAR	VENEZOLANO Y EXTRANJERO, REGULAR Y NO REGULAR	VENEZOLANO Y EXTRANJERO REGULAR COMERCIAL	
EL ESPACIO AÉREO SITUADO SOBRE EL TERRITORIO VENEZOLANO, ESTÁ SUJETO A LA :	**B**	AUTORIDAD AERONÁUTICA	SOBERANÍA NACIONAL	CONSTITUCIÓN DEL PAÍS	GOBERNACIÓN DEL ESTADO SOBREVOLADO	
TODA AERONAVE DESTINADA A UN SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, ESTARÁ BAJO LA RESPONSABILIDAD DE:	**B**	LA TRIPULACIÓN DE VUELO, DESIGNADA POR EL PROPIETARIO O DUEÑO DE LA EMPRESA	UN PILOTO AL MANDO, DESIGNADO POR LA PERSONA EXPLOTADORA.	EL SERVICIO DE TRÁNSITO ÁEREO VENEZOLANO.	EL PROPIETARIO O DUEÑO DE LA EMPRESA	
LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS REMUNERADAS, SOLO PODRÁN SER EJERCIDAS:	**C**	POR LOS JEFES DE AEROPUERTO	POR LOS PILOTOS COMERCIALES	POR EL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO VENEZOLANO	POR PILOTOS VENEZOLANOS O EXTRANJEROS	
LA HABILITACIÓN COMO PILOTO DE AVIONES MULTIMOTORES TERRESTRES, ES UNA:	**A**	HABILITACIÓN DE CLASE	HABILITACIÓN DE C ATEGORÍA	HABILITACIÓN DE TIPO	NINGUNA DE LAS TRES	
¿PODRÁ LA AUTORIDAD AERONÁUTICA, OTORGAR UNA AUTORIZACIÓN ESPECIAL SUSTITUTIVA DE LA HABILITACIÓN CORRESPONDIENTE, EN CIERTOS CASOS?	**B**	FALSO	CIERTO			
¿PODRÁ UN ALUMNO PILOTO, VOLAR SOLO EN UN VUELO INTERNACIONAL?	**B**	CIERTO.	FALSO.			
PARA OBTENER LA LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA, SE REQUIERE:	**B**	MÍNIMO VEINTIÚN AÑOS CUMPLIDOS Y 200 HORAS COMO PILOTO AL MANDO	MÍNIMO VENTIÚN AÑOS, 1500 HORAS DE VUELO EN TOTAL, DE LAS CUALES 250 HORAS COMO PILOTO AL MANDO	MÍNIMO 18 AÑOS, 1000 HRS DE VUELO, DE LAS CUALES 200 P.I.C.	TODAS SON CORRECTAS	

LAS AERONAVES MATRICULADAS YV-P ,SON UTILIZADAS PARA ACTIVIDADES:	**B**	DE TRANSPORTE DE PASAJEROS REMUNERADOS	DE TRANSPORTE PRIVADO NACIONAL E INTERNACIONAL	DE TRANSPORTE PERSONAL DE SEGURIDAD POLICIAL	DE TRANSPORTE PERSONAL MILITAR ADMINISTRATIVO	
LA TRIPULACIÓN MÍNIMA PARA UN VUELO IFR, ES DE:	**A**	DOS PILOTOS	TRES PILOTOS	UN PILOTO	DEPENDE DE LA CONFIGURACIÓN DE LA AERONAVE	
SE DEFINE COMO TRANSPORTE AEREO REGULAR:	**B**	LOS VUELOS EFECTUADOS DIARIAMENTE, A CUALQUIER AEROPUERTO	LOS VUELOS ENTRE DOS O MÁS PUNTOS EN UNA MISMA RUTA, AJUSTADOS A UN HORARIO PUBLICADO	LOS VUELOS FRECUENTES DESTINADOS A UN AEROPUERTO EN PARTICULAR	LOS VUELOS EFECTUADOS POR AVIONES PERTENECIENTES A UNA COMPAÑIA DE AVIACIÓN	
UNA AERONAVE CIVIL DE MATRÍCULA EXTRANJERA, PUEDE SER OPERADA POR UN OPERADOR DE LA REPÙBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, SI POSEE:	**C**	UN PERMISO DE LA JEFATURA DE AEROPUERTO	UNA AUTORIZACIÒN DE LA TORRE DE CONTROL	UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD CONVALIDADO	UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DEL PAÌS DE MATRICULA	
ESPACIO AÉREO CONTROLADO, QUE SE EXTIENDE HACIA ARRIBA DESDE UN LÍMITE ESPECIFICADO SOBRE EL TERRENO, ES:	**C**	ÁREA DE CONTROL TERMINAL	CENTRO DE CONTROL DE ÁREA	ÁREA DE CONTROL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
LA AUTORIDAD AERONÁUTICA EN VENEZUELA, ESTÁ EJERCIDA POR:	**B**	LA DIRECCIÓN DEL CIAC MIGUEL RODRÍGUEZ	EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	EL MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA		
EL PUNTO HASTA EL CUAL SE CONCEDE A UNA AERONAVE, UNA AUTORIZACIÓN DEL CONTROL DE TRÁNSITO ÁEREO; ES LA DEFINICIÓN DE:	**B**	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO	LÍMITE DE AUTORIZACIÓN	E.T.D.		
ÁREA DE CONTROL O PARTE DE ELLA, DISPUESTA EN FORMA DE CORREDOR.	**A**	AEROVÍA	ÁREA DE CONTROL	ESPACIO AÉREO CONTROLADO	CORREDOR AÉREO	
NINGUNA PERSONA PUEDE OPERAR UNA AERONAVE CIVIIL, A MENOS QUE ESTA SE ENCUENTRE EN CONDICIONES DE AERONAVEGABILIDAD, ¿DÍGA QUIÉN ES EL RESPONSABLE DE AUTORIZAR EL VUELO EN CASO CONTRARIO?	**D**	UN MECÁNICO DE VUELO LICENCIADO	UN INSPECTOR DE MANTENIMIENTO	EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	

CUANDO UN PLAN DE VUELO INTERNACIONAL REQUIERA SERVICIO DEL ATC, ESTE DEBERÁ PRESENTARSE:	**B**	30' ANTES DE LA SALIDA	60' ANTES DE LA SALIDA	AL COMUNICARSE CON EL CONTROL DE SUPERFICIE	30' DESPUES DE RECIBIR EL PLAN DE VUELO	
UN PLAN DE VUELO, EXPIRA:	**B**	DOS HORAS DESPUÉS DE LA LLEGADA	UNA HORA DESPUÉS DE LA HORA PROPUESTA DE SALIDA	CUANDO ASI LO DETERMINE EL PILOTO	CUANDO ASI LO DETERMINE EL JEFE DE AEROPUERTO	
UNA AERONAVE QUE SE APROXIMA A OTRA POR DENTRO, FORMANDO UN ÁNGULO DE 70° CON EL PLANO DE SIMETRÌA DE LA PRECEDENTE, SE DENOMINA:	**B**	AERONAVE DE ESCOLTA	AERONAVE QUE ALCANZA	AERONAVE LEADER	NINGUNA ES CORRECTA	
SE NOTIFICA AL CONTROL DE TRÁNSITO ÁEREO, CUANDO LA HORA PREVISTA DE LLEGADA AL PRÓXIMO PUNTO DE NOTIFICACIÓN EXCEDA:	**C**	EN MÁS DE 30 MINUTOS	NO ES OBLIGATORIO INFORMAR	3 MINUTOS DE VUELO	MAYOR DE 10 MINUTOS	
EN VUELO IFR, ¿CUÁL ES LA ALTURA MÍNIMA, Y LA DISTANCIA A VOLAR SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN ÁREAS MONTAÑOSAS?	**B**	1000' DE ALTURA Y 10 MILLAS DE DISTANCIA	2000' SOBRE EL OBSTÁCULO ,Y 4 MILLAS NÁUTICAS	1000' PIES DE ALTURA ,Y 4 MILLAS	NINGUNA ES CORRECTA	
EN VENEZUELA, EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, SE CLASIFICA EN:	**B**	TRANSPORTE REGULAR VENEZOLANO Y EXTRANJERO	TRANSPORTE AÉREO VENEZOLANO REGULAR Y NO REGULAR ,Y EXTRANJERO REGULAR Y NO REGULAR	TRANSPORTE DE PASAJEROS NACIONAL Y EXTRANJERO	TODAS SON CORRECTAS	
¿QUIÉN ES EL RESPONSABLE SOLIDARIO, POR MUERTE, LESIONES, O CUALQUIER OTRO DAÑO CAUSADO AL PASAJERO?	**B**	EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE	LA PERSONA EXPLOTADORA DE UNA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO	EL EJECUTIVO NACIONAL	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	

MECÁNICA

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
EL TIPO DE MOTOR EN EL CUAL, UNA MEZCLA DE COMBUSTIBLE/AIRE, ES QUEMADA EN UNA CÀMARA DE LA CUAL SE OBTIENE POTENCIA ES:	**B**	COMBUSTIÒN EXTERNA.	COMBUSTIÒN INTERNA.	TRANSMISIÒN DE POTENCIA.	ADMISIÒN.	
¿CUALES SON, LOS CICLOS DE UN MOTOR A REACCIÒN?	**A**	COMPRESIÒN, COMBUSTIÒN, Y ESCAPE	ADMISIÒN, COMBUSTIÒN, COMPRESIÒN, Y ESCAPE	CICLO DE TURBINA (CONVERSIÒN ENTROPIA-TRABAJO MECÀNICO), COMPRESIÒN, ESCAPE	ENTRADA DE LA CORRIENTE AERODINÀMICA, DIFUSIÒN, IGNICIÒN, Y ESCAPE	
LAS VÀLVULAS, SE USAN PARA:	**A**	DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, ATRAPARLOS MIENTRAS SE OXIDAN, Y VOLVER A ABRIRSE; PARA DEJAR SALIR LOS GASES PRODUCTO DE LA COMBUSTIÒN.	DEJAR ENTRAR LOS GASES PRODUCIDOS POR LA COMBUSTIÓN, ATRAPARLOS, Y DEJARLOS SALIR.	DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, COMPRIMIRLA, Y DEJARLA SALIR POR EL ESCAPE.	TODAS SON CORRECTAS.	
¿CUALES SON, LAS PARTES QUE CONFORMAN UN MOTOR A REACCIÒN?	**B**	ENTRADA A LA TURBINA, ESTATOR, TOBERA DE ESCAPE	DIFUSOR DE ADMISIÒN, COMPRESOR(ES), DIFUSOR POST-COMPRESOR, CÀMARAS DE COMBUSTIÒN, TURBINA(S) ,Y TOBERA DE ESCAPE	DUCTO DE COMPRESIÒN, TURBINA, CÀMARA DE COMBUSTIÒN, Y TOBERA DE ESCAPE	TURBINA, ESTATOR, DIFUSOR, CÀMARAS DE COMBUSTIÒN, Y POST-QUEMADOR	
LA MÀXIMA TEMPERATURA (LIMITE) PERMITIDA DURANTE 5 MINUTOS, EN UNA PLANTA MOTO-PROPULSORA AERONÀUTICA, SE USA EN:	**B**	TAXEO	ASCENSO	CRUCERO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

LA MEZCLA RICA, SE USA EN DESPEGUE PARA:	**A**	OBTENER MAYOR POTENCIA, Y UNA MENOR TEMPERATURA RELATIVA	AYUDAR A ENFRIAR EL MOTOR	AHORRAR COMBUSTIBLE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
LA HÈLICE USA PASO BAJO (ÀNGULO AGUDO), EN OPERACIÒN DE:	**A**	DESPEGUE	CRUCERO	REVERSIBLE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
VOLANDO A CIERTA ALTURA, LA CALIBRACIÒN MÁS CIERTA DE LA MEZCLA SERÀ:	**B**	MEZCLA COMPLETAMENTE POBRE	MEZCLA AJUSTADA A LA POSICIÒN QUE PRODUZCA LA MAYOR POTENCIA (RPM) DE ACUERDO A LA POSICIÒN DEL ACELERADOR.	MEZCLA 50% EMPOBRECIDA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
EL EMPUJE O TRACCIÒN, PROPORCIONADO POR LA HÈLICE AL AVIÒN SE DEBE:	**A**	A LA DIFERENCIA DE PRESIÒN QUE SE ORIGINA ENTRE EL INTRADÒS Y EL EXTRADÒS DE LAS PALAS	A LA DIRECCIÒN DEL VIENTO	AL TORRENTE DE AIRE QUE GENERA HACIA ATRAS	AL EFECTO DE "ENROSCARSE" EN LA MASA DE AIRE	
UN SISTEMA DE IGNICIÒN DE BAJA TENSIÒN, ES RECONOCIDO POR:	**C**	EL TÌPO DE BUJÌAS, Y CABLES.	LA LECTURA DE LA PLACA DEL FABRICANTE	UNA BOBINA INDIVIDUAL, EN CADA CABLE DE LA BUJÌAS	EL GRADO TÈRMICO DE LAS BUJÌAS RECOMENDADAS	
UNA ALTA TEMPERATURA AMBIENTE DEL AEROPUERTO PRODUCIRÀ:	**A**	BAJA POTENCIA DE DESPEGUE	BAJA TEMPERATURA EN LA CABEZA DE LOS CILÌNDROS	ALTA POTENCIA EN EL DESPEGUE.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
EL MECANISMO PARA ABRIR Y CERRAR LAS VÀLVULAS, ESTÀ FORMADO POR:	**A**	ÀRBOL O PLATO DE LEVAS, TAQUETES, VARILLAS DE EMPUJE, BALANCÌN, RESORTES DE VÀLVULAS Y EXCÈNTRICAS (LÒBULOS) DEL ÀRBOL O PLATO DE LEVAS	RESORTES DE DOBLE ACCIÒN	LÒBULOS DE ARBOL DE LEVAS, BALANCÌN Y TAQUETES	ROSTE, VÁLVULA, Y GUIAS DE VÁLVULAS	TODAS SON CORRECTAS

LAS VÁLVULAS, SON COMPONENTES MECÁNICOS USADOS EN MOTORES RECÍPROCOS DE CUATRO TIEMPOS PARA:	**A**	DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, ATRAPARLA, Y DEJAR ESCAPAR LOS GASES QUEMADOS:	DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, COMPRIMIRLA Y DEJARLA SALIR POR EL ESCAPE	ATRAPAR LA MEZCLA DE LOS GASES DE COMBUSTIÓN, LUEGO DEJARLOS ESCAPAR.	DEJAR ENTRAR LOS GASES PRODUCIDOS POR LA COMBUSTIÓN, ATRAPARLOS Y LUEGO DEJARLOS SALIR.	TODAS SON CORRECTAS
EN UN CHEQUEO DE PRESIÒN DE COMPRESIÒN, ¿CUÀL DEBE SER LA MÀXIMA DIFERENCIA DE PRESIÒN, ENTRE EL CILÌNDRO CON MAYOR PRESIÒN Y EL DE MENOR PRESIÒN?	**C**	EL MENOR DEBERÀ TENER MÀXIMO 50% MENOS QUE EL MAYOR	DEPENDE DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES EXISTENTES AL EFECTUAR LA MEDICIÒN	MÀXIMO PERMITIDO ENTRE EL MAYOR Y EL MENOR DEBERÀ SER DE 10%	ES PROPORCIONAL AL NÙMERO DE CARRERAS DEL PISTÒN QUE SE HAGAN AL EFECTUAR LA MEDICIÒN	TODAS SON CORRECTAS
LA PALANCA DE CONTROL DE MEZCLA, TIENE COMO FUNCIÒN:	**B**	CONTROLAR EL PASO DE MEZCLA AL MOTOR	CONTROLAR EL PASO DE COMBUSTIBLE AL CARBUTRADOR	CONTROLAR EL PASO DEL AIRE AL CARBURADOR	TODAS SON CORRECTAS	
DE LOS FACTORES ABAJO MENCIONADOS, ¿CUÀL PUEDE CAUSAR DETONACIONES EN EL MOTOR?	**A**	ALTA PRESIÒN DEL MÀNIFOLD	ALTA TEMPERATURA DE ACEITE	BAJA PRESIÒN DE ACEITE.	COMBUSTIBLE DE MUY ALTO OCTANAJE	
PARA EVITAR DETONACIONES EN EL MOTOR, SE DEBE OPERAR OTROS ELEMENTOS CÓMO:	**A**	PONER MEZCLA RICA	PONER MEZCLA POBRE	ACELERAR EL MOTOR	TODAS SON CORRECTAS	
EL MECANÌSMO PARA DARLE EL PASO VARIABLE A UNA HÈLICE, O SEA: PASO BAJO Y PASO ALTO GOBERNADO ,GENERALMENTE ESTÀ UBICADO EN:	**A**	LA CÙPULA DELANTE DE LA HÈLICE	ACOPLADA DENTRO DEL CIGUEÑAL, MEDIANTE UN CILÌNDRO	OPERA COMO UNA UNIDAD INDEPENDIENTE DEL MOTOR, Y ACOPLADO AL CIGUEÑAL	TODAS SON CORRECTAS	
LOS INSTRUMENTOS, QUE USA EL PILOTO PARA JUZGAR LA CONDICIÒN DEL SISTEMA DE ACEITE DESDE LA CABINA SÓN:	**B**	R.P.M U.M.P	INDICADORES DE PRESIÒN Y TEMPERATURA DE ACEITE	R.P.M, Y MASTER SWITCH	TODAS SON CORRECTAS	
EL CIGUEÑAL EN UNA PLANTA MOTO-PROPULSORA AERONÀUTICA, SE USA PARA:	**C**	ROTAR LA HÈLICE	MOVER LOS PISTONES	CONVERTIR EL MOVIMIENTO RECÌPROCO DEL (LOS) PISTÒN (ES), EN MOVIMIENTO CIRCULAR	EVITAR VIBRACIONES EN LOS COMPONENTES DE TRASMISIÒN DE POTENCIA DEL MOTOR	

EN ALGUNOS MOTORES GENERALMENTE DE GRAN CILINDRADA, LA PORCIÒN HUECA DEL VÀSTAGO DE LA VÀLVULA DE ESCAPE ESTÀ LLENA DE UN METAL LÌQUIDO PARA SU ENFRIAMIENTO. DIGA: CUAL ES ESTE	**B**	CROMO	SODIO	ACEITE	MERCURIO	
EN UNA MEZCLA RICA, LA PORCIÒN DE AIRE SERÀ:	**A**	MENOR QUE LA POBRE	IGUAL QUE LA POBRE	MAYOR QUE LA POBRE	TODAS SON CORRECTAS	
LAS HÈLICES ESTÀN INSTALADAS:	**C**	SIEMPRE EN LA SALIDA DEL CIGUEÑAL	SIEMPRE EN LA SALIDA DE LOS ENGRANEJES DE REDUCCIÒN	AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS	NINGUNA	
SI EN EL CHEQUEO DE MAGNÉTO, NO SE NOTA PÉRDIDA DE RPM.	**A**	NO SE DEBE DESPEGAR	NO TIENE IMPORTANCIA	SE DEBE AJUSTAR LA MEZCLA	TODAS SON CORRECTAS	
EL SISTEMA DE IGNICIÒN, ESTÀ FORMADO POR:	**A**	MAGNETOS, ARNÈS DE IGNICIÒN Y BUJÌAS	PLATINOS, DISTRIBUIDOR, Y RETARDADOR	MASTER SWITCH, CONDICIONADOR, Y DISTRIBUIDOR	TODAS SON CORRECTAS	
LOS PISTONES, PUEDEN SER FABRICADOS DE:	**C**	PLÀSTICO	UNA ALEACIÒN DE COBRE Y ESTAÑO	UNA ALEACIÒN DE ALUMÌNIO	NINGUNA DE ESTAS	TODAS SON CORRECTAS
LA BOMBA DE ACEITE, SIRVE PARA:	**B**	ENFRIAR EL ACEITE	MOVER EL ACEITE	DARLE PRESIÒN AL ACEITE	MOVER EL PASO DE LA HÈLICE	TODAS SON CORRECTAS
LA VÀLVULA DE SOBRE PRESIÒN (RELEVO), EN UN SISTEMA DE LUBRICACIÒN, SIRVE PARA:	**A**	REGULAR LA PRESIÒN DE ACEITE A UN VALOR QUE EVITE DAÑOS EN EL SISTEMA, EN CASO DE FALLAS DE LA VÀLVULA REGULADORA DE PRESIÒN	AUMENTAR LA TEMPERATURA DEL ACEITE	REGULAR EL PASO DE LA HÈLICE	EVITAR QUE EL MOTOR SE QUEDE SIN ACEITE	TODAS SON CORRECTAS
LA PRESENCIA DE HIELO EN EL CARBURADOR, SE PUEDE IDENTIFICAR POR:	**B**	UNA CAIDA EN LA PRESIÒN DEL MÀNIFOLD DE ADMISIÒN	UNA CAIDA DE RPM	FUNCIONAMIENTO RUDO DEL MOTOR, CON CAIDA DE TEMPERATURA DEL ACEITE Y CABEZA DE CILÌNDROS	TODAS SON CORRECTAS	
LA PUESTA EN MARCHA DIFICULTOSA, PUEDE SER CAUSADA POR:	**E**	CEBADO INSUFICIENTE	ACOPLAMIENTO DE MAGNETOS, NO OPERA CORRECTAMENTE	BUJÌAS O CABLES DE IGNICIÒN, DEFECTUOSOS	MAGNÉTOS, MAL SINCRONIZADOS CON EL MOTOR	TODAS SON CORRECTAS

LOS CÍCLOS DE TRABAJO EN MOTORES A REACCIÒN, TERMODINÀMICAMENTE SE EFECTÙAN, DE ACUERDO A ¿CUÀL DE LOS ENUNCIADOS ABAJO DESCRITOS?	**D**	CICLO DE ADMISIÒN ISENTRÒPICO, COMPRESIÒN NO ADIABÀTICO, ESCAPE NO ADIABÀTICO	ADMISIÒN ADIABÀTICO SECO, COMPRESIÒN ADIABÀTICO HÙMEDO, ESCAPE NO ADIABÀTICO	ADMISIÒN NO ADIABÀTICO, COMPRESIÒN NO ADIABÀTICO, ESCAPE, ADIABÀTICO	LOS TRES CICLOS SON ADIABÀTICOS	
LA PÉRDIDA DE POTENCIA EN EL ASCENSO, ES CAUSADA POR:	**D**	COMBUSTIÒN CON MEZCLA MUY POBRE	ATASCAMIENTO DEL TURBO-CARGADOR	BAJA PRESIÒN DE MÀNIFOLD, DEBIDO A CONDICIONES QUE PUEDAN AFECTARLA	TODAS O CUALQUIERA DE ELLAS PRODUCE EL DEFECTO DE POTENCIA ESPECIFICADA	
UNA ALTA TEMPERATURA DE ACEITE ES CAUSADA POR:	**D**	ÀNGULO DE LA HÈLICE INADECUADO	ELEVADORES HIDRÀULICOS INCORRECTOS	VÀLVULA TERMOSTÀTICA NO OPERA CORRECTAMENTE	CANTIDAD SUPLIDA DE ACEITE INSUFICIENTE	TODAS SON CORRECTAS
¿QUÈ TIPO DE COMBUSTIBLE, PUEDE SER SUSTITUIDO PARA UN AVIÒN, SI NO EXISTE EL OCTANAJE RECOMENDADO?	**A**	UNO DE OCTANAJE MAYOR	UNO DE OCTANAJE MENOR	GASOLINA DE AUTOMOVIL SIN PLOMO	JET A -1	TODAS SON CORRECTAS
EL PROCESO MEDIANTE EL CUAL, UNA MEZCLA COMBUSTIBLE-AIRE ES QUEMADA EN UNA CÀMARA DE LA CUAL ,SE PUEDE OBTENER POTENCIA MECÀNICA DIRECTA, A TRAVÈS DE SUS COMPONENTES MECÀNICOS, ES UN MOTOR DE:	**B**	COMBUSTIÒN SELLADA	COMBUSTIÒN INTERNA	TRANSMISIÒN DE POTENCIA	TODAS SON CORRECTAS	
LOS MOTORES A PISTÒN EN AVIACIÒN, ¿SON ENFRIADOS POR AGUA?	**B**	CIERTO	FALSO			
LOS CÌRCULOS VERDES EN LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE DEL AVIÒN, INDICAN QUE EL MOTOR FUNCIONA CON KEROSINA.	**B**	CIERTO	FALSO			
LOS CAUCHOS DE LAS AERONAVES SE LLENAN CON HÈLIO.	**B**	CIERTO	FALSO			

¿QUÈ ES: ORDEN DE ENCENDIDO EN UN MOTOR DE CUATRO TIEMPOS RECÌPROCO?	**B**	DEFINE CUAL ES EL MOTOR QUE DEBE ENCENDERCE PRIMERO, EN CASO DE MULTIMOTORES	DEFINE EL CILÌNDRO AL CUAL CORRESPONDE LA CHISPA ELÈCTRICA DE LA BUJÌA, PARA EL ENCENDIDO DE LA MEZCLA Y COMENZAR LA EXPLOSIÒN	SE REFIERE A CUAL BUJÌA EN UN CILÌNDRO, CORRESPONDE A UNO DE LOS MAGNETOS (DERECHO O IZQUIERDO)	SE REFIERE EN MOTORES DE DOBLE ESTRELLA DE CILINDROS, A CUAL CILÌNDRO DE CUAL ESTRELLA, CORRESPONDE LA CHISPA DE LA BUJÌA DE ENCENDIDO	
EL FUNCIONAMIENTO CORRECTO DE LOS MAGNETOS, SE COMPROBARÀ INMEDIATAMENTE DESPUES DEL ENCENDIDO DEL MOTOR.	**B**	CIERTO	FALSO			
LOS MOTORES DE INYECCION DIRECTA, PRESENTAN PROBLEMAS DE HIELO EN EL CARBURADOR.	**B**	CIERTO	FALSO			
¿CUÁNTAS BUJÍAS, TIENE EL MOTOR CONTINENTAL DE 6 CILÍNDROS OPUESTOS?	**B**	06 BUJÍAS	12 BUJÍAS	08 BUJÍAS	TODAS SON CORRECTAS	
SI OBSERVAMOS UN, O LOS CILINDROS EN UN MOTOR DE AVIÒN, OBSERVAREMOS GENERALMENTE QUE LOS ÀLABES DE ENFRIAMIENTO EN LA CABEZA SON MAYORES QUE LOS UBICADOS EN LA BASE DEL MISMO. ¿A QUÈ SE DEBE, ESTA CONFIGURACIÒN?	**C**	LOS ÀLABES MAYORES, DISIPAN MEJOR LAS VIBRACIONES DEL MOTOR	PROPORCIONAN MÁS RIGIDEZ, A LA ZONA DE LA CULATA O CÀMARA DE COMBUSTIÒN	EL CALOR PRODUCIDO EN LA CABEZA (CÁMARA DE COMBUSTIÒN), ES MAYOR QUE EN EL RESTO DEL CUERPO DEL CILÌNDRO; Y REQUIERE DE UN ÀREA MAYOR DE DISIPACIÒN DEL CALOR	PRODUCEN UN FLUJO DE AIRE MENOS TURBULENTO, MÁS HOMOGÈNEO, Y ARRÀSTRAN MÁS CALOR EN ESA ZONA	
LA SOBRE ALIMENTACIÒN EN LOS MOTORES A PISTÒN, ES PARA:	**A**	AUMENTAR LA POTENCIA DEL MOTOR	AUMENTAR LAS REVOLUCIONES DE LA HÈLICE	AUMENTAR EL CONSUMO ESPECÌFICO DEL COMBUSTIBLE.	TODAS SON CORRECTAS	
EN LOS MOTORES DE PISTÒN PARA AVIACIÒN, UNA FRANJA VERDE EN LA BASE DEL CILÌNDRO INDICA QUE:	**B**	EL CILÌNDRO ES CROMADO	EL CILÌNDRO ES RECTIFICADO	EL CILÌNDRO ES STANDARD	TODAS SON CORRECTAS	
EL ÀRBOL DE LEVAS, CONTROLA LA VELOCIDAD ALTURA Y TIEMPO EN GRADOS DE APERTURA DE LAS VÀLVULAS DE:	**B**	ADMISIÒN	ADMISIÒN Y ESCAPE	ESCAPE.	TODAS SON CORRECTAS	

EN UN MOTOR RECÌPROCO DE CÀRTER SECO, PARA EL ACEITE DE SU LUBRICACIÒN, EL MENCIONADO CÀRTER ESTARÀ UBICADO EN:	**A**	UN RESERVÒRIO APARTE DEL MOTOR	EN EL CÀRTER DEL MOTOR	EN EL RADIADOR DEL ACEITE.	TODAS SON CORRECTAS	
LA VÀLVULA TERMOSTÀTICA DEL RADIADOR DE ACEITE, SIRVE PARA:	**A**	CONTROLAR LA TEMPERATURA DEL ACEITE	CIERRA EL PASO DEL AIRE AL RADIADOR EN CASO DE RUPTÙRA DE ESTE	CONTROLAR LA TEMPERATURA DE LA GASOLINA.	TODAS SON CORRECTAS	
EN UN MOTOR A PISTÒN DE SEIS (06) CILINDROS OPUESTOS, ¿CUÀL ES, LA DIFERENCIA ANGULAR ENTRE DOS MANIVELES (CODOS) SEGUIDOS?	**B**	60º	120º	180º	90º	
EL ACEITE SAE-50 BANDA ROJA, ES UN ACEITE:	**B**	CON ADITIVO DETERGENTE	SIN ADITIVO	DE VISCOSIDAD VARIABLE CON LA TEMPERATURA DE OPERACIÒN	CON LÌMITE ESPECIFICADO DE TEMPERATURA DE OPERACIÒN MÀXIMA Y MÌNIMA	
EVENTUALMENTE LOS PROBLEMAS DE CORROSIÒN EN LAS ESTRUCTURAS, FUERON RESUELTOS EN GRAN PARTE POR EL PROCESO DE GLADDING.	**A**	CIERTO	FALSO			
¿DE QUÈ TIPO, SON LAS SEÑALES QUE LE LLEGAN AL FCU PARA, EL CONTROL DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE AL MOTOR?	**B**	NEUMÀTICA, ELÈCTRICA, HIDRÀULICA	MECÀNICA, HIDRÀULICA, NEUMÀTICA	GRAVEDAD, NEUMÀTICA, MECÀNICA	ELÈCTRICA, NEUMÀTICA, TÈRMICA	
¿QUÈ TIPO DE ACEITE, UTILIZAN LAS TURBINAS?	**C**	ACEITE MINERAL	ACEITE ANIMAL.	ACEITE SINTÈTICO	CUALQUIERA DE LOS ANTERIORES	
¿QUÈ ENERGIA UTILÌZAN LOS GOBERNADORES DE LAS HÈLICES DE UN TURBOPROP PARA SER OPERADAS?	**D**	HIDRÀULICA	ELÈCTRICA	MECÀNICA	A Y B SON CORRECTAS.	
¿QUÈ ES N1?	**C**	ETAPA DE TURBINA, DE BAJA PRESIÒN	ETAPA DE TURBINA, DE ALTA PRESIÒN	ETAPA DE COMPRESORES, DE BAJA PRESIÒN	ETAPA DE COMPRESORES, DE ALTA PRESIÒN	
N2 , SE CONOCE CÓMO:	**D**	TURBINAS DE BAJA PRESIÒN	TURBINAS DE ALTA PRESIÒN	COMPRESOR DE BAJA PRESIÒN	COMPRESOR DE ALTA PRESIÒN	
EL REVERSIBLE DE LAS AERONAVES EQUIPADAS CON MOTORES A REACCIÒN, LA OPERACIÒN DE LOS REVERSIBLES ACTÙA:	**B**	HACIENDO GIRAR LAS TURBINAS EN SENTIDO CONTRARIO	POR COMPONENTES AERODINÀMICOS, INVIERTE EL FLUJO DE ESCAPE	INCREMENTA LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO	REDUCE LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO.	

LOS CAUCHOS DE LAS AERONAVES SE LLENAN CON:	**B**	OXÌGENO	NITRÒGENO	HÈLIO	ARGÒN	
¿QUÈ ENERGIA PRODUCEN LOS ALTERNADORES?	**A**	ENERGIA AC.	ENERGIA DC	ENERGIA AC Y DC	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
¿QUÈ UTILIZA EL SISTEMA DE COMBUSTIBLE DE LAS TURBINAS, EN LA CÀMARA DE COMBUSTIÒN?	**A**	INYECTORES	DIFUSORES	ROCIADORES	NEBULIZADORES.	
¿CÓMO SE DENOMINA, EL ELEMENTO QUE TRANSFORMA LA CORRIENTE DIRECTA (DC) EN CORRIENTE ALTERNA (AC)?	**B**	TRANSFORMADOR	INVERTER.	ALTERNADOR	GENERADOR	
¿DE QUÈ MATERIAL ESTÀN HECHOS LOS ÀLABES DEL COMPRESOR, DE UN MOTOR A REACCIÒN?	**B**	DE INCONEL	DE ALEACIÒN DE TITANIO	DE MANGANÈSIO	DE CROMO-NÌQUEL	
¿QUÈ MATERIAL SE USA, EN LA FABRICACIÒN DE LAS CÀMARAS DE COMBUSTIÒN?	**A**	ACERO INOXIDABLE	DURALUMINIO	ALEACIÒN DE MAGNÈSIO	ALEACIÒN DE MANGANÈSIO	
EN MOTORES A REACCIÒN, ¿CUÀL ES LA FUNCIÒN DE LOS ESTATÒRES?	**B**	INCREMENTAR ENERGIA A LA CORRIENTE O FLÙJO DE AIRE INTERNO	DIRIGIR EL FLÙJO DE AIRE HACIENDOLO MENOS TURBULENTO, Y POR CONSECUENCIA: MÀS HOMOGÈNEO	AUMENTAR LA PRESIÒN DE LOS GÀSES DE ESCAPE	DISMINUIR LA PRESIÒN DE LOS GÀSES DEL COMPRESOR	
LOS TRENES DE ATERRIZAJE, CON RESPECTO A SU ARREGLO EN LA AERONAVE SÓN:	**C**	TRICÌCLO	CONVENCIONAL	CONVENCIONAL Y TRICÌCLO	CONVENCIONAL, TRICÌCLO, Y TRADICIONAL	
LA COSTILLA, ES UN ELEMENTO ESTRUCTURAL BÀSICO DE:	**A**	EL ALA	EL FUSELAJE	EL TRÈN DE ATERRIZAJE	LOS CONTROLES DE VUELO	
EL EMPENAJE LO COMPONEN:	**C**	TIMONES DE PROFUNDIDAD Y DIRECCIÒN	TIMONES DE PROFUNDIDAD, DIRECCIÒN, Y SISTEMA YAW DAMPER	PLANOS FIJOS DE COLA, ELEVADORES, Y TIMÒN DIRECCIONAL.	CONO DE COLA, COMPENSADORES, ELEVADORES	
LA FUENTE NORMAL DE CORRIENTE EN EL AVIÒN EN VUELO, ES:	**A**	EL ALTERNADOR	LA BATERÍA	LA BATERÍA ALIMENTA A UNAS BARRAS, Y EL ALTERNADOR A OTRAS	TODAS SON CORRECTAS	
LA ENERGIA QUE SE INYECTA A LA CORRIENTE DE AIRE EN LAS TURBINAS, DEBIDO A LA COMBUSTIÒN SE UTILIZA PARA:	**C**	AUMENTAR LA POTENCIA MÀXIMA DEL MOTOR	PARA MOVER EL COMPRESOR (ES) Y LOS ACCESORIOS	PARA PRODUCIR EL EMPUJE	PARA CONSERVAR LA ENTROPIA	
LAS BATERÍAS GENERAN CORRIENTE DC POR:	**B**	INDUCCIÒN	ELECTRÒLISIS	MAGNETISMO	POLARIZACIÒN	

EL CIRCUIT BREAKER (INTERRUPTOR AUTOMATICO), ES UN DISPOSITIVO DE PROTECCIÒN POR CORTO CIRCUITO EN EL SISTEMA ELÈCTRICO:	**A**	CIERTO	FALSO			
EL SISTEMA QUE SE ENCARGA DE PRODUCIR LA SUCCIÒN NECESARIA PARA QUE LOS INSTRUMENTOS GIRÓSCÒPICOS OPEREN, SE DENOMINA:	**D**	SISTEMA NEUMÀTICO	SISTEMA DE AÌRE ACONDICIONADO	SISTEMA HIDRÀULICO	SISTEMA DE VACÍO	
LA DISTANCIA QUE HAY ENTRE EL PUNTO MUERTO SUPERIOR (PMS) , Y EL PUNTO MUERTO INFERIOR (PMI) DEL PISTÒN ES:	**C**	CILINDRADA	RELACIÒN DE COMPRESIÒN	RECORRIDO O CARRERA	TODAS SON CORRECTAS	
LA MEZCLA ESTEQUIOMÈTRICA, ES:	**B**	1 / 16	1 / 15	1 / 17	1 / 11	
SON SUPERFICIES DE VUELO SECUNDARIAS:	**B**	COMPENSADOR, FLAPS Y RUDDER	SPOILLERS, FLAPS, Y COMPENSADORES	SPOLLERS, ELEVADOR, Y COMPENSADORES	NINGUNA DE ESTAS	
AL PONER A OPERAR EL SISTEMA DE CALEFACCIÒN DEL CARBURADOR (CARB HEAT) PARA VERIFICAR SU OPERACIÒN, OCURRE QUE:	**B**	AUMENTAN LAS RPM	DISMINUYEN LAS RPM	SUBE LA PRESIÒN DE ACEITE	NO PASA NADA	
CUANDO SE PERFILA UNA HÉLICE, EL ÁNGULO ES MEDIDO EN:	**B**	LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA DE LA HÉLICE	UNA ESTACIÓN ESPECÍFICA DE LA PALA DE LA HÉLICE	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA MAC ,Y EL PLANO DE ROTACIÓN DE LA HÉLICE	EN EL ENCASTRE DE LA HÉLICE	
EL SISTEMA DE CALEFACCIÒN DEL CARBURADOR, SE PONE EN FUNCIONAMIENTO PARA:	**B**	ENCENDER EL MOTOR EN TIEMPOS FRIOS	EVITAR LA FORMACIÒN DE HIELO	OBTENER MEJOR POTENCIA EN TIEMPOS FRIOS	TODAS SON CORRECTAS	
LA FORMACION DE HIELO EN EL CARBURADOR, SE EVIDENCIARÀ POR:	**A**	PERDIDA DE POTENCIA	BAJA TEMPERATURA DE ACEITE	OSCILACIONES EN LA SUCCIÒN	TODAS SON CORRECTAS	
EN LA CARRERA DE ADMISIÒN:	**A**	EL PISTÒN SE DESPLAZA HACIA PMI / VALV. ADMISIÒN: ABIERTA	EL PISTÒN SE DESPLAZA HACIA PMS / VALV. ESCAPE: ABIERTA	EL PISTÒN SE DESPLAZA HACIA PMI / VALV. ADMISIÒN: CERRADA	EL PISTÒN SE DESPLAZA HACIA PMI / AMBAS VALV.: ABIERTAS	
LA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, AUTOMÀTICAMENTE CAMBIA SU ÀNGULO DE PALA, PARA MANTENER LAS RPM CONSTANTES EN EL MOTOR:	**A**	CIERTO	FALSO			
LA MEZCLA AIRE / COMBUSTIBLE, AL INCREMENTARSE LA ALTITUD DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERATIVO DEBE:	**B**	ENRIQUECERCE	EMPOBRECERCE	NO DEBE ALTERARSE	TODAS SON CORRECTAS	
SE DENOMINA N2 A:	**A**	RPM DEL COMPRESOR DE ALTA PRESIÒN	RPM DEL COMPRESOR DE BAJA PRESIÒN	RPM DE LA SECCIÒN DE TURBINA	RPM DEL ARRANQUE	

EL DIÀMETRO DE LA TOBERA DE SALIDA DE UN MOTOR A REACCIÒN, DISMINUYE PROGRESIVAMENTE PARA:	**C**	DISMINUIR EL RUIDO DE LOS GASES DE ESCAPE	HACER MAS AERODINÀMICO AL MOTOR	INCREMENTAR LA VELOCIDAD DE LOS GASES DE ESCAPE	DISMINUIR EL PESO DEL MOTOR	
UN ARRANQUE CALIENTE, ES RECONOCIDO POR FLUJO DE COMBUSTIBLE EXCESIVO Y:	**A**	RÀPIDO INCREMENTO DEL EGT	LENTO INCREMENTO DEL EGT	INCREMENTO DEL EGT Y N1	NO HAY INCREMENTO DE EGT	
A MEDIDA QUE EL AVIÒN QUEMA COMBUSTIBLE VA HACIENDOSE MAS LIVIANO, ES NORMAL:	**A**	REDUCIR EL EMPUJE PARA MANTENER LA VELOCIDAD CONSTANTE	MANTENER CONSTANTE EL EMPUJE Y AUMENTAR LA VELOCIDAD	COMPENSAR EL AVIÒN PARA REDUCIR LA VELOCIDAD	DISMINUIR ALTITUD DEL AVIÒN	
UN ARRANQUE COLGADO (HUNG START), ESTÀ CARACTERIZADO POR:	**C**	EL FLUJO DE COMBUSTIBLE ES MUY ELEVADO	EL EGT QUEDA MUY BAJO	LAS RPM NO ALCANZAN LAS MINÌMAS NECESARIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR	TODAS SON CORRECTAS	
LA HÈLICE QUE EL PILOTO PUEDE CONTROLAR A VOLUNTAD DESDE LA CABINA, SE LLAMA:	**D**	HÈLICE REGULADA	HÈLICE DE PASO FIJO	HÈLICE DE PASO REGULABLE	HÈLICE DE PASO VARIABLE	HÈLICE DE PASO AUTOMÀTICO
FLUJO AXIAL SIGNIFICA:	**A**	EL AIRE QUE PENETRA AL MOTOR, SÌGUE UNA DIRECCIÒN PARALELA AL EJE DEL MOTOR	EL AIRE QUE PENETRA AL MOTOR, SÌGUE UNA DIRECCIÒN PERPENDICULAR AL EJE DEL MOTOR	ES EL FLUJO DE AIRE DIRÈCTO QUE ENTRA AL MOTOR	TÒDAS SON CORRECTAS	
SE DENOMINA EGT A:	**C**	LA TEMPERATURA DEL AIRE EN EL COMPRESOR	LA TEMPERATURA DE LOS GASES EN LA CAMARA DE COMBUSTIÒN	LA TEMPERATURA DE LOS GASES DE ESCAPES	LA TEMPERATURA MÌNIMA A LA QUE SE DEBE OPERAR EL AVIÒN	
EL AIRE PARA EL SISTEMA NEUMÀTICO DE OPERACIÒN DE PRESURIZACIÒN Y AIRE ACONDICIONADO EN VUELO, PROVIENE DE:	**C**	LA TURBINA DEL MOTOR	ACUMULADORES NEUMÀTICOS, ALIMENTADOS POR AIRE DE IMPACTO	DEL COMPRESOR DEL MOTOR	DE LA SECCIÒN CALIENTE DEL MOTOR	
EL COWL FLAPS, SE USA :	**B**	PARA REDUCIR LA VELOCIDAD DEL AVIÒN	PARA CONTROLAR LA TEMPERATURA DEL MOTOR	PARA CONTROLAR EL ASCENSO DEL AVIÒN	TODAS SON CORRECTAS	
EN LOS MOTORES A PISTÒN DE AVIACIÒN, NORMALMENTE SU ENFRIAMIENTO ES:	**A**	POR AIRE Y ACEITE DE LA LUBRICACIÒN INTERNA	SOLAMENTE POR ACEITE	POR AIRE, ACEITE, Y COMBUSTIBLE	SOLAMENTE POR AIRE	

PARA REDUCIR LA TEMPERATURA EN LA CABEZA DE LOS CILINDROS, SE PUEDE EMPLEAR:	**D**	ABRIR LOS COWL FLAPS	INCREMENTAR LA VELOCIDAD	ENRIQUECER LA MEZCLA	TODAS LAS ANTERIORES SON VERDADERAS	
LA MAYORÌA DE LOS MOTORES DE AVIACIÒN A PISTÒN, TIENEN UN SISTEMA DE DOBLE IGNICIÒN QUE CONSTA PRIMERAMENTE DE:	**B**	LAS BUJÌAS	LOS MAGNETOS	LA BOBINA	EL ARRANQUE	
LAS VENTAJAS, DE UN SISTEMA DE DOBLE ENCENDIDO SÓN:	**C**	MAYOR SEGURIDAD	MEJORAR EL ENCENDIDO Y LA COMBUSTIÒN	LAS RESPUESTAS A Y B , SON VERDADERAS	NO HAY NINGUNA VENTAJA	
LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE SUELEN CONTAMINARSE CON AGUA, SE RECOMIENDA:	**D**	DRENAR LOS TANQUES ANTES DE CADA VUELO	DEJAR LOS TANQUES LLENOS AL FINALIZAR LOS VUELOS DEL DIA	SE PUEDE OPERAR SIN NECESIDAD DE DRENAR	A Y B SON VERDADERAS	
CUANDO SE VA A SUMINISTRAR COMBUSTIBLE A UN AVIÒN, EL USO DE UNA GUAYA QUE INTERCONECTA LA BOMBA CON EL AVIÒN, Y A TIERRA; ES CON LA FINALIDAD:	**A**	DE IGUALAR LAS CARGAS ELÉCTRICAS ESTÁTICAS ENTRE LA BOMBA Y EL AVIÓN	DE ELIMINAR EL VAPOR	DE IDENTIFICAR EL COMBUSTIBLE	TODAS LAS ANTERIORES SON VERDADERAS	
LOS ACEITES, USADOS EN LA AVIACIÒN SON:	**A**	MINERALES Y SINTÈTICOS	MINERALES SOLAMENTE	SINTÈTICOS	TODAS SON CORRECTAS	
LOS INSTRUMENTOS MÁS IMPORTANTES DEL MOTOR SÓN:	**D**	INDICADOR DE PRESIÒN DE ACEITE, Y TEMPERATUIRA DE ACEITE	INDICADORES DE PRESIÒN DE ACEITE ,Y TEMPERATURA DE CABEZA DE CILÌNDROS	PRESIÒN DE COMBUSTIBLE Y PRESIÒN DE MÀNYFOLD	TODAS LAS ANTERIORES	
LOS MAGNÉTOS GENERAN:	**A**	CORRIENTE AC.	CORRIENTE DC. PULSANTE (1/2 ONDA)	NO GENERAN, RECIBEN CORRIENTE DC DE LA BATERIA	NINGUNA ES CORRECTA	
¿QUIÈN ALIMENTA A LAS BUJÌAS?	**C**	EL ALTERNADOR	EL GENERADOR	EL MAGNETO	LA BATERIA	
¿QUÉ COLOR TIENE LA GASOLINA AV.GAS?100/130?	**A**	VERDE	ROJA	AZUL	MORADO - ROJIZO	
LA MEZCLA PERFECTA DE AIRE- COMBUSTIBLE, ES 1/13 ; ES DECIR : 13 PARTES DE GASOLINA, Y 1 PARTE DE AIRE	**B**	CIERTO	FALSO			
EL PISTÒN DE UN MOTOR RECÌPROCO, ES UN ELEMENTO DE TRANSFORMACIÒN DE ENERGIA CALÒRICA EN MECÀNICA	**A**	CIERTO	FALSO			

LOS CÍRCULOS VERDES, DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE DEL AVIÒN INDICAN QUE EL MOTOR FUNCIONA CON KEROSINA	**B**	CIERTO	FALSO			
CADA MAGNETO, PROPORCIONA ENCENDIDO A UNA SOLA BUJÍA POR CILÍNDRO:	**A**	CIERTO	FALSO			
LOS MOTORES DE INYECCIÒN DIRECTA, PRESENTAN PROBLEMAS DE HIELO EN EL CARBURADOR	**B**	CIERTO	FALSO			
LA FUNCIÒN PRINCIPAL DE LA HÈLICE, ES TRANSFORMAR EL MOVIMIENTO GIRATORIO DEL MOTOR EN EMPUJE	**A**	CIERTO	FALSO			
LAS BIELAS, CON EL USO TIENEN EFECTOS DE:	**A**	COMPRESIÒN (SE HACEN MÁS CORTAS)	ESTIRAMIENTO POR EFECTO DE TRACCIÒN	SE DESFORMAN EN EL EJE TRANSVERSAL	SE DEFORMAN EN EL EJE LONGITUDINAL (SE DOBLAN)	
CUANDO SUBE LA TEMPERATURA DEL ACEITE DEL MOTOR, LA PRESIÒN DE ACEITE:	**C**	SUBE	SE MANTIENE	BAJA	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
LA BIELA EN UN MOTOR A PISTÒN, ES DE ELEMENTO DE TRANSFORMACIÒN DE MOVIMIENTO:	**B**	CALORÌFICO EN MECÀNICO	ALTERNATIVO DEL PISTÒN, EN CIRCULAR DEL CIGUEÑAL	CIRCULAR DEL CIGUEÑAL, EN ALTERNATIVO DEL PISTÒN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
¿CUÁLES SÓN, LAS PARTES PRINCIPALES DE UN CILÍNDRO?	**A**	CABEZA Y BARRIL	CABEZA, BARRIL Y PISTÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	LA A Y B SON CORRECTAS	
¿QUÈ DEFINE EL CONCEPTO, TORQUE O PAR-MOTOR?	**C**	LAS REVOLUCIONES POR MINUTO DE LA HÈLICE	LA RELACIÒN ENTRE LAS REVOLUCIONES POR MINUTO DE LA HÈLICE, CON RESPECTO A LAS DEL ÀRBOL DE LEVAS	EL MOMENTO PRODUCIDO EN EL CIGUEÑAL, MEDÌDO EN ÀNGULOS DE 90º	LA VELOCIDAD CIRCUNFERENCIAL ENTRE EL ENCASTRE DE LA HÈLICE, Y LA PUNTA DE ESTA	
LOS METALES NO FERROSOS MÁS UTILIZADOS EN AVIACIÒN SON: ALUMINIO, TITÀNIO, COBRE Y MAGNÈSIO	**A**	CIERTO	FALSO			
LOS FUSELAJES ESTÁN CLASIFICADOS DE TRES TIPOS PRINCIPALES, SON: SEMIMONOCOQUE, MONOCOQUE Y TRUS.	**A**	CIERTO	FALSO			
LAS ESTACIONES DEL ALA, SE MIDEN DESDE LA RAÍZ DE LA MISMA	**B**	CIERTO	FALSO			

¿CÒMO SE DENOMINA, EL SISTEMA ENCARGADO DE REGULAR LA INYECCIÒN DEL COMBUSTIBLE EN MOTORES A REACCIÒN Y TURBO-PROP?	**B**	AMX	FCU	CFU	PSE	
¿QUÈ TIPO DE ENERGÍA, UTILIZAN LOS TRENES DE ATERRIZAJE PARA SER OPERADOS?	**D**	NEUMÀTICA, ELÈCTRICA, HIDRÀULICA	MECÀNICA, HIDRÀULICA, NEUMÀTICA	GRAVEDAD, NEUMÀTICA, MECÀNICA	TODAS LAS ANTERIORES	
SEÑALE LA AFIRMACIÒN CORRECTA	**A**	LA ETAPA DE LA TURBINA DE ALTA PRESIÒN, HACE MOVER A N.2	HACE SOPLAR LAS TURBINAS EN SENTIDO CONTRARIO	INCREMENTA LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO	REDUCE LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO	
EL CICLO DE MOTORES A REACCIÒN, SE CONOCE BAJO EL NOMBRE DE:	**A**	CICLO DE BRAYTON	CICLO DE OTTO	CICLO DE SMITH	CICLO DE WANKEL	
LOS TURBORREACTORES, PARA OPTIMIZAR LA ENTRADA DE AIRE AL COMPRESOR GENERALMENTE SE LES UBICA FORMANDO UN ÀNGULO DE INCIDENCIA	**A**	CIERTO	FALSO			
¿CUÁLES SÓN, LAS PARTES EN QUE SE DIVIDE EL FUSELAJE?	**A**	SECCIÓN DE NARIZ, CABINA DE PILOTOS, CABINA DE PASAJEROS, SECCIÓN DE CARGA, Y SECCIÓN DEL EMPENAJE.	NARIZ, CABINA DE PILOTOS, ALAS SECCIÓN DE CARGA, Y EMPENAJE.	NARIZ, CABINA DE PILOTOS, CABINA DE PASAJEROS, TREN PRINCIPAL Y EMPENAJE.	SECCIÓN DE NARIZ, CABINA DE PILOTOS, CABINA DE PASAJEROS, SECCIÓN DE MOTOR.	
¿SE DEBEN DRENAR LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE, SOLAMENTE EN EL PRIMER VUELO DEL DIA?	**B**	CIERTO	FALSO			
EL SISTEMA HIDRÀULICO, SE UTILÌZA PARA MOVER EQUIPOS QUE REQUIEREN LA APLICACIÒN DE UNA FUERZA DURANTE PERÌODOS MUY LARGOS	**B**	CIERTO	FALSO			
¿TODOS LOS AVIONES, VIENEN EQUIPADOS CON SISTEMAS DE ANTI-HIELO Y DESHIELO, COMPLETOS?	**B**	CIERTO	FALSO			
EL TIPO DE ACEITE QUE SE USA EN LOS MOTORES RECÌPROCOS DE AVIACIÒN, ES DE ORIGEN MINERAL.	**A**	CIERTO	FALSO			
¿DE ACUERDO AL FLUJO, EN CUANTAS CLASES SE DIVIDEN LOS MOTORES A TURBINAS?	**C**	AXIALES CENTRÌFUGAS	CENTRÌFUGAS Y CENTRÌPETAS	AXIALES Y CENTRÌFUGAS	AXIALES CO-AXIALES Y CENTRÌFUGAS	

LA FUNCIÒN PRINCIPAL DE LA HÈLICE, ES TRANSFORMAR EL MOVIMIENTO DEL MOTOR EN TRACCIÒN, POR DIFERENCIAL DE PRESIÒN ENTRE EL EXTRADÒS Y EL INTRADÒS DE LAS PALAS:	**A**	CIERTO	FALSO			
LA PRINCIPAL CAUSA DE CONTAMINACIÒN DEL COMBUSTIBLE, ¿SON CIERTO TIPO DE BACTERIAS?	**A**	CIERTO	FALSO			
LA FUNCIÒN PRINCIPAL DE LA VÀLVULA SELECTORA DE COMBUSTIBLE, ES UNICAMENTE MANTENER BALANCEADOS LOS TANQUES.	**B**	CIERTO	FALSO			
LOS MECANISMOS ARTIFICIALES PARA EL ENFRIAMIENTO DEL ACEITE, SON DESCENDER SIN AUMENTAR LA POTENCIA Y ENRIQUECIENDO LA MEZCLA	**A**	CIERTO	FALSO			
UNA BAJA PRESIÒN DEL ACEITE DEL MOTOR, ESTÀ RELACIONADA CON:	**A**	ALTA TEMPERATURA	ALTA RPM	MEZCLA POBRE	TODAS LAS ANTERIORES	
LOS MAGNÉTOS EN EL MOTOR A PISTÒN, SON PARA:	**B**	ENERGIZAR LOS RADIOS	ENERGIZAR LAS BUJÌAS	ENERGIZAR EL ALTERNADOR	TODAS SON CORRECTAS	
EL PISTÒN, TRANSMITE LA FUERZA AL CIGUEÑAL MEDIANTE :	**C**	EL CILÌNDRO	EL ÀRBOL DE LEVAS	LA BIELA	TODAS SON CORRECTAS	
LA VÀLVULA DE ADMISIÒN, SE CIERRA CUANDO:	**C**	SALE EL COMBUSTIBLE QUEMADO	EL COMBUSTIBLE ARDE, Y SE CONVIERTE EN GAS	EL PISTÒN LLEGA AL PUNTO MUERTO INFERIOR	A Y B SON CORRECTAS	
LAS VÀLVULAS DE ADMISIÒN Y EXPULSIÒN, SE ABREN CADA:	**A**	DOS REVOLUCIONES DEL CIGUEÑAL	UNA REVOLUCIÒN DEL CIGUEÑAL	TRES REVOLUCIONES DEL CIGUEÑAL	TODAS SON CORRECTAS	
LA VENTANILLA DE KOLTZMAN, SE ENCUENTRA EN:	**B**	EL VARIÒMETRO	EL ALTÌMETRO	EL VELOCÌMETRO	NINGUNA ES CORRECTA	
UNA MEZCLA SUMAMENTE POBRE OCASIONARÀ:	**B**	AUMENTO EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE	DETONACIÒN Y RECALENTAMIENTO	AUMENTO DEL RENDIMIENTO	NINGUNA ES CORRECTA	
LOS TRES INSTRUMENTOS MÁS IMPORTANTES DEL SISTEMA PITOT ESTÀTICO SÓN:	**B**	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL (VARIÒMETRO), ALTÌMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL	VELOCÌMETRO, INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL (VARIÒMETRO) Y ALTÌMETRO	ALTÌMETRO, VELOCÌMETRO, COORDINADOR DE VIRAJES.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

LA HÈLICE DE PASO VARIABLE, ES:	**B**	UNA HÈLICE EN LA CUAL LOS ÀNGULOS DE LAS PALAS, PUEDEN AJUSTARSE EN TIERRA	UNA HÈLICE DE PASO O ÀNGULO DE ATAQUE, CONTROLABLE A TRAVÈS DE UN GOBERNADOR	UNA HÈLICE, CUYAS PALAS TIENEN UNA TORSIÒN ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL	TODAS SON CORRECTAS.	
LAS SUPERFICIES MÒVILES, QUE DAN CONTROL AL AVIÒN SON:	**C**	ALERONES, ELEVADORES, Y SLATS	FLAPS, ALERONES, Y TIMÒN DIRECCIONAL	TIMÒN DIRECCIONAL, ELEVADORES, Y ALERONES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
EL TACÒMETRO EN UN MOTOR CON HÉLICE DE PASO VARIABLE, PERMITE CONOCER EL NÙMERO DE REVOLUCIONES POR MINUTO DE:	**C**	LA HÈLICE	EL ÀRBOL DE LEVAS	EL CIGUEÑAL	LA BOMBA DE COMBUSTIBLE OPERADA POR EL MOTOR	
EL INDICADOR DE PRESIÒN DE ADMISIÒN, PERMITE CONOCER LA PRESIÒN DE:	**D**	EL ACEITE	EL COMBUSTIBLE	LA BOMBA DE VACIO	LA ADMISIÒN DE COMBUSTIBLE-AIRE, A LOS CILÌNDROS	
EN UN MOTOR CON HÈLICE DE PASO VARIABLE, SE DEBE AUMENTAR POTENCIA DE LA FORMA SIGUIENTE:	**B**	PRIMERO R.P.M., Y DESPUÈS PRESIÒN DE ADMISIÒN	PRIMERO PRESIÒN DE ADMISION, Y DESPUÈS R.P.M.	LAS DOS A LA VEZ	SOLO R.P.M.	
UNA FAMILIA DE INSTRUMENTOS, ESTÁ BASADA EN LA MEDICIÒN DE PRESIÒN; Y LA OTRA SE FUNDAMENTA EN:	**B**	MEDICIONES DE TEMPERATURA	PROPIEDADES GIROSCÒPICAS	PROPIEDADES MAGNÉTICAS DE LA BRÚJULA	B Y C SON CORRECTAS	
LOS INSTRUMENTOS DE MEDICIÒN DE PRESIONES, CONSTAN DE TÓMAS DINÀMICAS (TUBO PITOT) ,Y TÓMAS :	**D**	VARIABLES	SUPERFICIALES	MARGINALES	ESTÀTICAS	
LOS TIEMPOS DE UN MOTOR RECÌPROCO O ALTERNATIVO SÓN :	**C**	ADMISIÒN, INYECCIÒN, EXPLOSIÒN, EXPANSIÒN	ADMISIÒN, EXPANSIÒN, DILUCIÒN, ESCAPE	ADMISIÒN, COMPRESIÒN, EXPANSIÒN, ESCAPE	COMPRESIÒN, EXPLOSIÒN, ADMISIÒN, IGNICIÒN	
EN LOS MOTORES DE AVIACIÒN DE TURBOREACCIÒN, SE UTILIZA EL CÍCLO DE:	**A**	BRAYTON	DIESEL	OTTO	WRIGHT	
EN UN MOTOR DE CARBURADOR, LA MEZCLA AIRE - COMBUSTIBLE, SE PRODUCE EN :	**C**	LOS CILÌNDROS	LOS CONDÙCTOS DE ADMISIÒN	EL CARBURADOR	EL TANQUE DE COMBUSTIBLE	
LA FORMACIÒN DE HIELO EN EL CARBURADOR, ES MAS PROBABLE :	**D**	CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) POR DEBAJO DE 0º, Y HUMEDAD VISIBLE	CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) POR DEBAJO DE 32º F, Y HUMEDAD VISIBLE O NO VISIBLE.	CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) ENTRE -7º C Y, 21º C, Y HUMEDAD VISIBLE O NO	CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) ENTRE -7º C, Y 21º C, Y HUMEDAD VISIBLE	

¿QUÈ INDICACIONES TENDRÈ EN LA CABINA DE MANDO, AL FORMARSE HIELO EN EL CARBURADOR?	**C**	REDUCCIÒN DE TEMPERATURA DE LOS GASES DE ESCAPE	AUMENTO DE LAS R.P.M., Y OPERACIÒN IRREGULAR DEL MOTOR	DISMINUCIÒN DE LAS R.P.M., Y OPERACIÒN IRREGULAR DEL MOTOR	TODAS SON CORRECTAS	
LA GASOLÍNA DE 100/130 OCTÀNOS, ¿QUÈ COLOR IDENTIFICATIVO USA?	**C**	ROJA	PÙRPURA	VERDE	AZUL	
LA ENERGÍA ELÈCTRICA QUE ALIMENTA LAS BUJÌAS, SE GENERA EN:	**D**	EL REGULADOR DE VOLTAJE	EL ALTERNADOR	LA BATERIA	LOS MAGNETOS	
LOS MAGNÉTOS, RECIBEN ENERGIA ELÈCTRICA DE LA BATERÍA :	**B**	CIERTO	FALSO			
AL INCREMENTAR LA POTENCIA EN UN MOTOR DOTADO DE HÈLICE DE PASO FIJO, EL PASO DE LAS PALAS DE LA HÈLICE :	**C**	AUMENTARÀ	DISMINUIRÀ	PERMANECE IGUAL	OPERA SEGUN EL AJUSTE DEL GOBERNADOR	
EN UN MOTOR OPUESTO, LA VELOCIDAD DE GIRO DEL ARBOL DE LEVAS ES:	**B**	EL ARBOL DÀ, LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGUEÑAL	LA MITAD DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGUEÑAL	UN CUARTO DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGUEÑAL	IGUAL A LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGUEÑAL	
EN LA MAYORÍA DE LOS AVIÓNES DE MOTOR DE PISTÓN, LA ENERGIA ELÈCTRICA PARA LOS EQUIPOS Y EL SISTEMA ELÈCTRICO PROVIENE DE LA BATERÍA	**B**	VERDADERO	FALSO			
DE LOS ENUNCIADOS ABAJO DESCRITOS ¿CUÁL CORRESPONDE A LA DEFINICIÓN DE TORQUE, O PAR MOTOR EN UNA PLANTA DE PODER DE 4 TIEMPOS?	**C**	LA RELACIÓN DE REVOLUCIONES CIGUEÑAL-ÁRBOL DE LEVAS	EL DIÀMETRO DEL CÌRCULO PRODUCIDO POR EL EJE DEL CIGUEÑAL EN UNA VUELTA	EL MOMENTO MEDIDO EN ÀNGULOS DE 90º	A LA POTENCIA PRODUCIDA A UN NÙMERO DE RPM DETERMINADO	
SE DICE QUE UNA HÈLICE, ES DE PASO VARIABLE CUÁNDO:	**A**	ES POSIBLE CAMBIAR SU ÀNGULO DE ATAQUE DURANTE EL VUELO.	TIENE DOS O MÁS PALAS	ES SÓLO DE PASO FIJO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
¿QUÈ ACCIÒN DÈBE TOMAR EL PILOTO, SÌ DESPUÉS DE ARRANCAR EL MOTOR NO HAY INDICACIÒN DE PRESIÒN DE ACEITE?	**B**	LLAMAR A LA TORRE DE CONTROL, Y NOTIFICARLE	APAGAR EL MOTOR INMEDIATAMENTE, DENTRO DE 30 SEGUNDOS	NO DAR IMPORTANCIA A LA INDICACIÒN, Y PROCEDER A ACELERAR.	TODAS SON CORRECTAS	
LA FINALIDAD DE UN TURBO-CARGADOR ES :	**B**	MANTENER UNA PRESIÒN FIJA EN EL MANIFOLD	AUMENTAR LA POTENCIA DEL MOTOR	MEJORAR LA RELACIÒN AL EJE	NINGUNA DE ESTAS	

LA MARCHA MÌNIMA INESTABLE, PUEDE SER CAUSADA MECÀNICAMENTE POR:	**C**	MEZCLA MUY RICA	MEZCLA MUY POBRE	COMPRESIÒN DESIGUAL EN LOS CILÌNDROS	FALLAS DEL SISTEMA DE IGNICIÒN	
LA BAJA PRESIÒN DE ACEITE, PUEDE SER CAUSADA POR :	**A**	SÙCIO O PARTICULAS METÀLICAS, EN LA VÀLVULA REGULADORA DE PRESIÒN	GRADO Y CANTIDAD DE ACEITE, NO ES EL PRESCRITO	BLOQUE DEL MOTOR, ROTO	TUBERIAS TAPADAS	
EN UN MOTOR DE COMBUSTIÒN INTERNA, CUYO ACEITE LUBRICANTE ES ENFRIADO POR LA CORRIENTE AERODINÀMICA, ES UN SISTEMA DE INTECAMBIO DE CALOR:	**A**	ACEITE/AIRE	AGUA / ACEITE	GASOLINA / AIRE	ACEITE / JP1	COMBUSTIBLE/ACEITE
DESPUES DE ENCENDER UN MOTOR RECÌPROCO DE CUATRO TIEMPOS, ¿CUANTO TIEMPO DEBO ESPERAR APROXIMADAMENTE, PARA TENER LECTURA DE PRESIÒN DE ACEITE MÌNIMA?	**D**	20 SEGUNDOS	6 SEGUNDOS	10 MINUTOS	30 SEGUNDOS	
¿EN QUÈ MOMENTO, LA ENERGIA CINÈTICA SE CONVIERTE EN ENERGIA MECÀNICA EN UN MOTOR DE COMBUSTIÒN INTERNA?	**C**	EN LA CARRERA DE ADMISIÒN	EN LA CARRERA DE COMPRESIÒN	EN LA CARRERA DE EXPLOSIÒN	EN LA CARRERA DE ESCAPE	
LOS BOOSTER PUMP (BOMBAS ELÈCTRICAS SUMERGIDAS EN LOS TANQUES), SU FUNCIÒN BASICA ES :	**C**	MANTENER EL FLUJO DE COMBUSTIBLE EN EL DESPEGUE	SU USO EN DIAS MUY CALUROSOS	MANTENER UN FLUJO CONSTANTE, CUANDO LA ATMÒSFERA ES MÈNOS DENSA, PARA EL ENCENDIDO O RE-ENCENDIDO, Y OPERACIONES DE DESPEGUE, ETC	MANTENER UN FLUJO DE COMBUSTIBLE CONSTANTE, EN LAS AERONAVES DE ALAS BAJAS	
EL SISTEMA DE ENCENDIDO DE LOS MOTORES DE COMBUSTIÒN INTERNA DE AVIACIÒN, TIENEN DOS BUJÌAS POR CADA CILÌNDRO. ESTO SE UTILIZA PARA:	**D**	PORQUE USA MAGNETOS DOBLES	PORQUE USA MAGNETOS SEPARADOS	LA ALIMENTACIÒN DE LOS MAGNETOS EN CASO DE FALLA DE UNA DE ELLAS	ASEGURAR QUE LA CHISPA SE PRODUZCA CON MAYORES PROBABILIDADES EN EL CILÌNDRO	
LA FUNCIÒN DEL CARBURADOR, ES DOSIFICAR EL COMBUSTIBLE EN FUNCIÒN DE LA MASA DE AIRE QUE FLUYE POR SU VÈNTURI: EN PROPORCIÒN DIRECTA A:	**B**	EL VOLÙMEN DE AIRE	LA DENSIDAD O PESO DEL AIRE	LA GASOLINA DISPONIBLE	EL OCTANAJE DE LA GASOLINA	

EL SISTEMA DE ENCENDIDO DEL MOTOR DE AVIACIÒN:	**A**	TIENE DOS MAGNÉTOS, Y DOBLE BUJÌA POR CILÌNDRO	TIENE UNA BUJÌA POR CILÌNDRO, Y ENCENDIDO POR ACCIÒN DE UNA BOBÍNA	DEPENDE DEL SISTEMA ELÈCTRICO DEL AVIÒN, Y NO FUNCIONA CUANDO FALLA LA BATERÍA	SE PUEDE APRECIAR MEDIANTE LA LECTURA DEL AMPERÌMETRO	
OPERANDO CON UNA MEZCLA DE AIRE / COMBUSTIBLE MUY POBRE, Y CON EXCESO DE POTENCIA, ÉSTO PRODUCIRÀ:	**A**	BAJA PRESIÒN DE ACEITE, Y ALTA TEMPERATURA DE CABEZA DE CILINDROS	ALTA TEMPERATURA DE ACEITE, Y CAÍDA DE RPM	ALTA PRESIÒN DE ACEITE, Y BAJA TEMPERATURA	LAS TEMPERATURAS DE ACEITE Y CABEZA DE CILÍNDRO EXCEDEN SUS LÍMITES	
¿QUÈ CAMBIO OCURRE EN LA MEZCLA AIRE /COMBUSTIBLE, CUANDO SE UTILIZA EL CALENTADOR DEL CARBURADOR?	**A**	LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, SE VUELVE MÁS POBRE	ENTRARÀ MÁS AIRE AL CARBURADOR	NO AFECTA LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE	LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, SE VUELVE MÁS RICA	
¿CUÁLES SÓN, LOS TIPOS DE LUBRICANTES MÁS USADO EN LA AVIACIÓN?	**B**	ACEITES MINERALES Y VEGETALES	ACEITES MINERALES Y SINTÉTICOS	ACEITES VEGETALES Y SINTÉTICOS	ACEITES DE BAJA VISCOSIDAD	
EN LA AVIACIÒN, ¿QUÈ TIPO DE BATERÍAS SE USA NORMALMENTE?	**D**	DE NÌCKEL-CÀDMIUN, Y ALCALINA	LÌTHIUN Y PLOMO	ALCALINA Y NÌCKEL-CÀDMIUN	DE PLOMO-ÀCIDO, Y NÌCKEL-CÀDMIUN	
UNA CAIDA OSCILANTE DE RPM, ES INDICATIVO DE :	**B**	MAGNÉTO MALO	CABLE O BUJÌAS DEFECTUOSAS	DEFECTO EN LOS IMANES DEL MAGNÉTO BASE	BUJÌA MALA	
LA ADMISIÒN, LA COMPRESIÒN, LA EXPLOSIÒN, Y EL ESCAPE, ESTÀN ASOCIADO A:	**C**	MOTORES RADIALES	MOTORES LINEALES	MOTORES DE COMBUSTIÒN INTERNA, CICLO DE OTTO	MOTORES DE COMBUSTIÒN EXTERNA	
¿CUÁLES SÓN, LOS COMPONENTES QUE CONFORMAN UNA TURBINA?	**C**	ENTRADA A LA TURBINA PT2, FCU, CÀMARAS DE COMBUSTIÒN, Y TOBERA DE ESCAPE	COMPRESOR, TURBÍNA, CÁMARAS DE COMBUSTIÒN, TOBERA DE ESCAPE	DIFUSOR DE ADMISIÒN, TURBOCOMPRESOR, DIFUSOR POST-COMPRESOR, CÀMARAS DE COMBUSTIÒN, TURBÍNA, TOBERA DE ESCAPE		
DIGA: ¿CUÀL DE LAS FUNCIONES EXPUESTAS A CONTINUACIÒN, SON EFECTUADAS POR UN DIFUSOR?	**C**	ACTIVA AUMENTANDO LA ENTRÒPIA DEL COMBUSTIBLE, PARA QUE EXISTA MEJOR COMBUSTIÒN.	ACELERA LOS GASES DEL COMPRESOR, PARA IMPULSAR LA TURBINA	DESACELERA LA CORRIENTE AERODINÀMICA, PARA AUMENTAR LA PRESIÒN	REGULA EL FLUJO DE COMBUSTIBLE DE ENTRADA AL FCU (FUEL CONTROL UNIT).	
LA EXPANSIÒN DE LOS GASES DE ESCAPE, DESDE EL PUNTO DE VISTA TERMODINÀMICO ES:	**C**	ISENTRÒPICO	ENTRÒPICO CONSERVATIVO	ADIABÀTICO	CONVECTIVO	

¿QUÈ SON, COMBUSTIBLES HIPERGÒLICOS?	**C**	COMBUSTIBLES DE ÀLTA TEMPERATURA DE COMBUSTIÒN	COMBUSTIBLES DE ALTO PESO ESPECÌFICO	COMBUSTIBLES QUE AL MEZCLARSE CON EL COMBURENTE, PRODUCEN INMEDIATA COMBUSTIÒN		
EN AVIACIÒN COMERCIAL, SON UTILIZADOS COMBUSTIBLES SÒLIDOS	**A**	FALSO	CIERTO			
¿QUÈ PODRÌA AUMENTAR LA PRESIÒN DE UN SISTEMA HIDRÀULICO, EN EL CUAL AUMENTA LA PRESIÒN:	**C**	RECALENTAMIENTO DEL LÌQUIDO	FUGA EN UN COMPONENTE DEL SISTEMA	OBSTRUCCIÒN AL FLUJO DEL LÌQUIDO	RETORNO DE LA CORRIENTE AL TANQUE	

REGULACIÓN

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
LOS VUELOS VFR PUEDEN UTILIZAR LAS AERONAVES SIN PERMISO DEL ATC:	**B**	CIERTO	FALSO		
LOS VUELOS IFR PUEDEN OPERAR FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO.	**A**	CIERTO	FALSO		
CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA EN EMERGENCIA DEBERÁ ACTIVAR EN SU RESPONDEDOR EL CÓDIGO 7700	**A**	CIERTO	FALSO		
CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA CON FALLAS DE COMUNICACIONES DEBERÁ ACTIVAR EN SU RESPONDEDOR EL CÓDIGO 7600.	**A**	CIERTO	FALSO		
MIENTRAS SE VUELA POR DEBAJO DE 12.000 PIES SOBRE EL MSL, EN EL FIR DE MAIQUETIA:	**C**	LA ESCALA BAROMÉTRICA SE AJUSTA A QNE.	SE VUELA EN NIVELES DE VUELO	SE VUELA EN ALTITUDES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
EL REGLAMENTO DE VUELO SE APLICA A TODAS LAS AERONAVES CIVILES QUE OPEREN DENTRO DE:	**D**	UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA	UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI.	EL ESPACIO TERRITORIAL DEL ESTADO	UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO
LAS AERONAVES OPERANDO TANTO EN LA SUPERFICIE COMO EN EL AIRE DEBEN AJUSTARSE A:	**C**	LAS REGLAS GENERALES	LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL	LAS REGLAS GENERALES Y ESPECIALES VFR E IFR	LAS REGLAS DE VUELOS INTERNACIONALES
NO SE REALIZARÁN VUELOS ACROBÁTICOS EN:	**B**	ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS, NI POR DEBAJO DE 1000 PIES.	ÁREAS POBLADAS, NI POR DEBAJO DE 1500 PIES.	ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS, NI POR DEBAJO DE 2000 PIES.	EN NINGÚN ESPACIO DE LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO
EL ESPACIO AÉREO DE UN AEROPUERTO CON 1500 PIES GND Y 3 MILLAS NÁUTICAS DE RADIO DESDE EL PUNTO DE REFERENCIA DEL AERÓDROMO ES :	**B**	UNA ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA)	UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)	UNA ÁREA DE CONTROL (CTR)	UNA AEROVÍA (AWY)
LOS VUELOS VFR SÓLO SE PUEDEN REALIZAR EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS:	**C**	IMC Y VMC	VMC E IFR	VMC	IMC

CUANDO UN PILOTO VOLANDO VFR DESEA CAMBIAR SU PLAN DE VUELO PARA VOLAR IFR DEBERÁ:	**D**	PROCEDER AL CAMBIO Y NOTIFICARLOS A LOS SERVICIOS ATS	PROCEDER AL CAMBIO Y ADAPTARSE A LOS NIVELES DE VUELO IFR	NOTIFICAR QUE VUELA CONDICIONES IMC Y CAMBIA PARA IFR	PRESENTAR AL ATC UN PLAN DE VUELO Y ESPERAR LA AUTORIZACIÓN.
LAS LUCES DE NAVEGACIÓN VERDE DE LAS AERONAVES TIENEN UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:	**C**	090 GRADOS	120 GRADOS	110 GRADOS	140 GRADOS
LA LUZ DE NAVEGACIÓN BLANCA DE LAS AERONAVES TIENEN UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:	**D**	110 GRADOS	120 GRADOS	360 GRADOS	140 GRADOS
LA AYUDA DE APROXIMACIÓN VISUAL VASI PERMITE AL PILOTO:	**D**	REALIZAR SU ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS	REALIZAR SU APROXIMACIÓN FRUSTRADA	DECIDIR SI ATERRIZA O HACE APROXIMACIÓN FRUSTRADA	REALIZAR UNA APROXIMACIÓN VISUAL CON UN ÁNGULO CORRECTO
UNA AERONAVE EN VUELO SIN COMUNICACIÓN CON LA TORRE DE CONTROL RECIBE ,UNA SEÑAL VERDE INTERMITENTE, LE ESTÁN INDICANDO QUÉ:	**D**	ESTA LIBRE PARA ATERRIZAR	REGRESE AL CIRCUITO DE TRÁNSITO	MANTENGASE EN EL CIRCUITO	REGRESE PARA ATERRIZAR
LA CAPA DE TRANSICIÓN DE UN AEROPUERTO ESTÁ UBICADA:	**D**	POR ENCIMA DE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE	POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	POR DEBÁJO DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	ENTRE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE
UNA AERONAVE VOLANDO VFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CON RUMBO DE 150 GRADOS, DEBE UTILIZAR:	**A**	ALTITUD IMPAR MÁS 500 PIES	ALTITUD PAR MÁS 500 PIES	ALTITUD IMPAR	ALTITUD PAR
UNA AERONAVE ACERCANDOSE AL CIRCUITO DE TRÁNSITO DE UN AERÓDROMO OBSERVA UNA LUZ PIROTÉCNICA ROJA, LE INDICA QUÉ:	**C**	DEBE PROCEDER AL AEROPUERTO ALTERNADO	DEBE REGRESAR AL AEROPUERTO DE ORIGEN	DEBE CANCELAR INSTRUCCIONES PREVIAS Y NO ATERRIZAR POR AHORA	EL AEROPUERTO ESTÁ BÁJO LOS MÍNIMOS VFR.
EN EL ESPACIO AÉREO DEL FIR DE SVZM POR ENCIMA DE NIVEL DE VUELO 200 LAS AERONAVES SÓLO PUEDEN VOLAR:	**B**	REGLAS DE VUELO VISUALES Y REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS	REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS	REGLAS DE VUELO VISUALES	REGLAS DE VUELO VISUAL EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS VISUALES
EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (ATC) ESTÁ FORMADO POR:	**B**	CONTROL DE AERÓDROMO, CONTROL DE APROXIMACIÓN E INFORMACIÓN	CONTROL DE AERÓDROMO, DE APROXIMACIÓN Y DE ÁREA	CONTROL DE AERÓDROMO, DE ÁREA Y ASESORAMIENTO	CONTROL DE AERÓDROMO, DE INFORMACIÓN Y ASESORAMIENTO

CUANDO LA AERONAVE ES CONTROLADA POR RADAR, EL MÁRGEN VERTICAL, SOBRE LA SUPERFICIE DEBE SER VERIFICADO COMO OBLIGACIÒN POR:	**C**	EL PILOTO AL MANDO	EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÒDROMO	EL CONTROL DE RADAR	LOS SERVICIOS ATS
LAS AERONAVES MILITARES EN VUELO, DEBEN AJUSTARSE A LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y EL REGLAMENTO DE VUELO CUANDO:	**C**	VUELEN DENTRO DE UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN AÉREA	VUELEN DENTRO DE UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI	VUELEN EN AERÓDROMOS CIVILES Y ESPACIOS AÉREO CONTROLADOS	VUELEN EN ESPACIOS AEREOS CIVILES Y MILITARES
CUANDO UNA AERONAVE CRUZA DIFERENTES REGIONES DE INFORMACIÒN DE VUELO, SU PERMISO PUEDE SER ENMENDADO:	**D**	POR EL ATC DE OTRA FIR, CUANDO LO AUTORICE EL ATC DE DESTINO	POR EL ATC DE OTRA FIR, CUANDO LO AUTORICE EL ATC DE ORÌGEN	POR EL ATC DE LA FIR DE DONDE SALIÒ LA AERONAVE SOLAMENTE	POR EL ATC DE LA FIR QUE CRUZA SI ES NECESARIO
LA ALTITUD MÍNIMA EN LA CUÁL SE PUEDE VOLAR EN UNA AEROVÍA SE DENOMINA:	**D**	ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)	ALTITUD DE DECISIÓN (DH)	PUNTO DE DESCENSO VISUAL (VDP)	ALTITUD MÍNIMA DE RUTA (MEA)
EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO SE PRESTA A LAS AERONAVES QUE VUELAN:	**B**	BAJO REGLAS VFR EN UNA CTR	BAJO REGLAS VFR EN UNA ATZ	BAJO REGLAS IFR EN UNA ATZ	B Y C SON CORRECTAS
LAS AEROVÍAS DENTRO DEL FIR SVZM SE DENOMINAN :	**C**	AEROVÍAS ALFA (A)	AEROVÍAS BRAVO (B)	AEROVÍAS WHISKY (W)	AEROVÍAS CHARLIE (C)
LOS ELEMENTOS QUE FORMAN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO DE UN AERÓDROMO SÓN:	**C**	TRAMO CON EL VIENTO, BÁSICO Y CONTRA EL VIENTO	TRAMO CON EL VIENTO, CONTRA EL VIENTO Y BÁSICO	TRAMO CON EL VIENTO, BÁSICO Y FINAL	TRAMO CONTRA EL VIENTO, BÁSICO Y APROXIMACIÓN FINAL
EL VUELO VFR EN ÁREAS POBLADAS NO DEBE REALIZARSE A MENOS QUÉ:	**C**	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 1500 PIES O MÁS	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2000 PIES O MÁS	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 1000 PIES O MÁS	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2500 PIES O MÁS
UNA AERONAVE CONTROLADA POR RADAR SECUNDARIO QUE SE DECLARE EN EMERGENCIA DEBE UTILIZAR EL RESPONDEDOR EN:	**D**	CÓDIGO 1500	CÓDIGO 7500	CÓDIGO 7600	CÓDIGO 7700
CUANDO UNA AERONAVE OPERA EN UN AERÓDROMO NO CONTROLADO ANTES DEL RODAJE DEBERÁ ESTAR A LA ESCUCHA DE LA FRECUENCIA:	**C**	122.5	121.5	123.4	118.1
EL ESPACIO AÉREO DENTRO DEL CUÁL, EL ESTADO PRESTA LOS SERVICIOS DE ALERTA, INFORMACIÓN Y CONTROL SE LLAMA:	**D**	REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI	REGIÓN SUPERIOR DE NAVEGACIÓN AÉREA	REGIÓN INFERIOR DE NAVEGACIÓN AÉREA	REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO
LAS AERONAVES EN VUELO DEBERÁN AJUSTARSE A LAS:	**C**	REGLAS ESPECIALES VFR E IFR	REGLAS GENERALES	REGLAS GENERALES Y LAS ESPECIALES VFR E IFR	CONDICIONES MET VMC E IMC Y REGLAS VFR E IFR

LAS NORMAS ESTABLECIDAS DE LANZAMIENTO DE OBJETOS ROCIADOS, REMOLQUE, DESCENSOS EN PARACAIDAS, VUELOS ACROBÁTICOS, GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS ESTAN CONTEMPLADOS EN :	**C**	LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL	LAS REGLAS DE VUELO VISUAL E INSTRUMENTALES DEL ANEXO 2 DE OACI	LAS REGLAS GENERALES DEL REGLAMENTO DEL AIRE	LOS PROCEDIMIENTOS GENERALES DEL PAÍS
EL CIRCUITO DE RODAJE DE UN AERÓDROMO LO FORMAN LOS SIGUIENTES ELEMENTOS:	**C**	PLATAFORMA, POSICIÓN DE ESPERA, PISTA Y CALLES DE RODAJE	PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y ÁREA DE MANIOBRAS	PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTO DE ESPERA	PLATAFORMA, PUNTO DE ESPERA Y CABECERA DE LA PISTA
UNA AERONAVE APROXIMANDO VISUAL CON AYUDA DEL VASIS, EL PILOTO OBSERVA SOLO LUCES BLANCAS, LA AERONAVE ESTÁ:	**A**	POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEO	POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANEO	EN LA SENDA DE PLANEO	CRUZANDO LA SENDA DE PLANEO
EL ESPACIO AÉREO CONTROLADO ESTÁ COMPRENDIDO POR:	**B**	LAS AEROVÍAS, LAS ÁREAS DE CONTROL TERMINAL Y ZONAS DE CONTROL.	LAS AEROVÍAS, ÁREAS DE CONTROL TERMINAL, ZONAS DE CONTROL Y ZONAS DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO.	TODO EL ESPACIO AÉREO DE UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)	EL ESPACIO ÁREO INFERIOR Y EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR
PARA QUE UN PILOTO PUEDA ESTABLECER QUE VUELA EN NIVELES DE VUELO (FL) DEBE AJUSTAR SU ALTÍMETRO A:	**B**	QFE (PRESIÓN AL NIVEL DE LA PISTA)	QNE (PRESIÓN STANDARD)	QNH (PRESIÓN AL NIVEL DEL MAR)	LA PRESIÓN QUE LE INDICO EL ATC
EL PILOTO AL MANDO SERÁ RESPONSABLE DE SU VUELO Y DE LA AERONAVE:	**B**	CUANDO ESTE VOLANDO EN LADO IZQUIERDO (COPILOTO)	CUANDO MANIPULE O NO LOS MANDOS DE LA AERONAVE	EN TODO MOMENTO EXCEPTO EN CIRCUNSTANCIAS NECESARIAS	CUANDO SE LO ORDENE LA EMPRESA PROPIETARIA DE LA AERONAVE
EN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO LA SUGERENCIA Y EL ORDEN DE ATERRIZAJE SE ESTABLECE:	**C**	DE ACUERDO A LA ALTITUD EN QUE LLEGUEN AL CIRCUITO	EN RELACIÓN A LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE	EN EL ORDEN EN QUE SE INCORPOREN AL CIRCUITO	DE ACUERDO A LA DISTANCIA EN QUE NOTIFICARON SU POSICIÓN
ADEMÁS DE LAS LUCES DE NAVEGACIÓN LAS AERONAVES UTILIZAN UNA LUZ QUE EMITE DESTELLOS ROJOS CON COBERTURA DE 360 GRADOS:	**B**	LUZ DE INDICACIÓN DE POSICIÓN	LUZ ANTICOLISIÓN	LUZ DE NAVEGACIÓN DE BABOR	LUZ DE NAVEGACIÓN DE ESTRIBO
COMO SE LLAMA EN VENEZUELA EL ESPACIO AÉREO QUE TIENEN LAS SIGUIENTES MEDIDAS: 1.500 PIES DE ALT. Y 3 NM DE RADIO:	**C**	CTR	TMA	ATZ	APP

AL PRESENTAR UN PLAN DE VUELO A LAS DEPENDENCIAS ATS, ESTE ADQUIERE UN CARÁCTER DE:	**C**	ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO	TÉCNICO E INTERNO	JURÍDICO LEGAL	ELEMENTO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO
TODAS LAS AERONAVES ENTRARÁN Y SALDRÁN DEL TERRITORIO NACIONAL POR LAS ZONAS QUE LE FIJE:	**C**	LA OFICINA CENTRAL DE INFORMACIÓN	EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA	EL EJECUTIVO NACIONAL	LA DIRECCIÓN DE TRÁNSPORTE AÉREO
SI DOS AERONAVES CONVERGEN EN UNA ALTURA APROXIMADAMENTE IGUAL, LA AERONAVE QUE TIENE A SU DERECHA:	**C**	TIENE DERECHO AL PASO	DEBE ALEJARSE DE LA TRAYECTORIA DE LA PRIMERA, CAMBIANDO SU RUMBO A LA DERECHA	LE CEDERÁ EL PASO	REDUCIR SU VELOCIDAD PARA PERMITIR QUE LA OTRA SE ALEJE
LAS LICENCIAS DEBERÁN SER RENOVADAS DENTRO DEL TÉRMINO DE SU VIGENCIA, DIRIGIENDO LA CORRESPONDIENTE SOLICITUD A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	**A**	DENTRO DE LOS 30 DIAS ANTERIORES A LA FECHA DE SU VENCIMIENTO	15 DIAS ANTES DEL VENCIMIENTO	45 DIAS ANTES DEL VENCIMIENTO	LAS LICENCIAS NO TIENEN VENCIMIENTO
EL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO SUMINISTRADO POR LAS DEPENDENCIAS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, TIENE LAS SIGUIENTES FUNCIONES:	**C**	SÓLO SE SUMINISTRARA A LOS VUELOS IFR	NO SE SUMINISTRARA DENTRO DE LAS TMA EXISTENTES	SE SUMINISTRARA A TODAS LAS AERONAVES CONTROLADAS Y NO CONTROLADAS	ES UN SERVICIO EXCLUSIVO PARA VUELOS VFR
SEGÚN LO ESTABLECIDO POR LA CONVENCIÓN DE TOKIO, LA FILOSOFÍA APLICADA EN RELACIÓN A , DÓNDE COMIENZA Y DÓNDE TERMINA LA RESPONSABILIDAD DEL PILOTO:	**A**	EL PERIODO ENTRE "PUERTA CERRADA" Y "PUERTA ABIERTA"	DESDE QUE LLEGA A DESPACHO DE VUELO	DESDE QUE INDICA LA CARRERA DE DESPEGUE	TODAS LAS ANTERIORES
CUANDO UN PILOTO QUE VUELA IFR DENTRO DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO DESEA CONTINUAR SU VUELO FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO DEBERÁ:	**C**	CANCELAR SU VUELO IFR Y CONTINUAR CON UN VUELO VFR	SOLICITAR AUTORIZACIÓN AL ACC Y MANTENER ESCUCHA DE LA FRECUENCIA	NOTIFICAR SUS INTENCIONES AL ACC Y MANTENER ESCUCHA DE LA FRECUENCIA ESPERANDO HASTA OBTENER LA AUTORIZACIÓN	REQUERIR AUTORIZACIÓN ESPECIAL PARA VOLAR FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO
EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, ES RESPONSABLE DE SUMINISTRAR CONTROL (SEPARACIONES)	**B**	ENTRE VUELOS VFR	ENTRE VUELOS IFR CONTROLADOS	ENTRE VUELOS IFR CONTROLADOS Y VUELOS VFR	ENTRE VUELOS IFR CONTROLADOS, VUELOS VFR Y VUELOS VFR ESPECIALES.
MIENTRAS SE VUELA A MÁS DE 12.000 PIES SOBRE EL MSL EN EL FIR DE MAIQUETIA.	**C**	LA ESCALA BAROMÉTRICA SE AJUSTA A 29.92 PULGADAS	SE VUELA EN NIVELES DE VUELO	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

¿DÍGA UD, COMO SE CONOCE EL HECHO DE FAMILIARIZARSE CON TODO LO RELACIONADO A LA PROYECCIÓN DE UN VUELO?	**C**	FAMILIARIZACIÓN DEL NOTAM	MEDIDAS PREVENTIVAS DE DESPACHO	MEDIDAS PREVIAS AL VUELO	MEDIDAS PREVIAS AL NIVEL DE VUELO
LA REFERENCIA VERTICAL UTILIZADA PARA VOLAR EN UNA AEROVÍA SE CONOCE CÓMO.	**A**	NIVEL DE VUELO	ALTITUD MÍNIMA EN RUTA (MEA)	ALTUTUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)	ALITUD DE DECISIÓN (DH)
¿DÍGA CÓMO SE DENOMINA EL ESPACIO AÉREO QUE SE ENCUENTRA ENTRE LA ALTITUD DE TRANSICIÓN Y EL NIVEL DE TRANSICIÓN:	**C**	ALTITUD DE TRANSICIÓN	NIVEL DE TRANSICIÓN	CAPA DE TRANSICIÓN	NINGUNA ES CORRECTA
EL PILOTO AL MANDO DE UNA AERONAVE SERÁ RESPONSABLE DE LA MISMA CUANDO:	**C**	CUANDO LA EMPRESA EXPLOTADORA DE LA AERONAVE	CUANDO SE LE ENTREGUE EL PLAN DE VUELO	CUANDO MANIPULE O NO LOS MANDOS DE LA AERONAVE	CUANDO VUELE AL MANDO DERECHO COMO PRIMER OFICIAL
EN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO LA SECUENCIA Y EL ORDEN DE ATERRIZAJE SE ESTABLECE:	**D**	DE ACUERDO A LA UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE CADA AERONAVE	DE ACUERDO A LA VELOCIDAD DE LAS AERONAVES	DE ACUERDO A LA ALTITUD CON QUE LLEGUE AL AERÓDROMO	DE ACUERDO AL ORDEN EN QUE SE INCORPOREN AL CIRCUITO DEL AERÓDROMO
CUANDO UN AERÓDROMO SE ENCUENTRA BÁJO LOS MÍNIMOS METEOROLÓGICOS Y SE SUSPENDEN LOS VUELOS VFR, QUIERE DECIR QUE SUS LÍMITES SON:	**B**	TECHO DE NUBES 1000 PIES O 8 NM DE VISIBILIDAD	TECHO DE NUBES 1500 PIES O 3 NM DE VISIBILIDAD	TECHO DE NUBES 1500 PIES O 5 NM DE VISIBILIDAD	TECHO DE NUBES 1000 PIES O 5 NM DE VISIBILIDAD
LOS SERVICIOS DE CONTROL DE AERÓDROMO, CONTROL DE APROXIMACIÓN Y CONTROL DE ÁREA SE ABREVIAN ASI :	**C**	TWR - SAR - APP	ATS - ATC - APP	ATC - TWR - APP	TWR - APP - ACC
LAS REGIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA OACI SE SUB-DIVIDEN EN :	**B**	ESPACIO AÉREO CONTROLADO Y DE ASESORAMIENTO	REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO	ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS Y NO CONTROLADOS	ESPACIO AEREO INFERIOR Y SUPERIOR
EL SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN SE LES PRESTA A LAS AERONAVES QUE SE ENCUENTRAN VOLANDO EN :	**B**	UNA ÁREA DE ASESORAMIENTO (ADR)	UNA ZONA DE CONTROL (CTR)	UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATS)	UNA AEROVÍA AERONÁUTICA (AWY)
EN UN AERÓDROMO CONTROLADO EL CIRCUITO DE RODAJE EN UN ÁREA DE MOVIMIENTO, DEBE USARSE BAJO LA AUTORIZACIÓN DEL:	**C**	CONTROL DE AERÓDROMO	CONTROL DE ÁREA	CONTROL DE SUPERFICIE	CONTROL DE ASESORAMIENTO
LA ALTITUD UTILIZADA PARA VOLAR EN UNA AEROVÍA SE CONOCE CÓMO:	**B**	NIVEL DE AEROVÍA	ALTITUD MÍNIMA EN RUTA (MEA)	ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)	ALTITUD DE DECISIÓN (DH)

CUANDO UNA AERONAVE VUELA VFR CONTROLADO POR RADAR SECUNDARIO DEBE UTILIZAR EL RESPONDEDOR EN:	**C**	CÒDIGO 7500	CÒDIGO 2000	CÒDIGO 1500	CÒDIGO 1700
EL SERVICIO DE INFORMACIÓN TERMINAL (ATIS) DEBE SER ESCUCHADO POR LOS PILOTOS AL MANDO DE SU AERONAVE PARA CONOCER:	**B**	LA INFORMACIÓN DEL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO	LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS DEL AERÓDROMO	LOS CIRCUÍTOS DE ESPERA DEL AERÓDROMO	LAS CONDICIONES DEL AERÓDROMO
LAS POSICIONES CRÍTICAS DE RODAJE DE UN AERÓDROMO LO FORMAN LAS SIGUIENTES PARTES:	**A**	LA PISTA EN USO, CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMAS	PLATAFORMAS, CALLE DE RODAJE Y ZONAS LIBRES DE OBSTÁCULOS	CABEZERA DE PISTA, PUNTO DE ESPERA Y PLATAFORMA	PLATAFORMA, ZONA DE PARADA Y CALLE DE RODAJE
LOS ESPACIOS AÉREO CONTROLADOS COMPRENDEN:	**C**	TODO EL ESPACIO AÉREO DE UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO	EL ESPACIO AÉREO INFERIOR Y EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR	LAS AEROVÍAS, ÁREAS DE CONTROL TERMINAL, ZONA DE CONTROL Y ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO.	LAS ZONAS DE CONTROL, AEROVÍAS Y LAS ÁREAS DE CONTROL TERMINAL
CUANDO REGLAMOS UN ALTÍMETRO EN NIVELES DE VUELO (QNE) LO UTILIZAMOS PREFERENTEMENTE PARA:	**C**	EFECTUAR UN DESPEGUE CON PROCEDIMIENTO SID.	REALIZAR UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN	DETERMINAR EL NIVEL DE VUELO	REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO
LAS AERONAVES QUE VUELAN DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO, SE SUJETAN A LA JURIDICCIÓN DE :	**A**	UNA DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	UNA DEPENDENCIA DE TRÁNSITO AÉREO	UN CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO	UN SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO
CUANDO DOS AERONAVES EN VUELO O EN RODAJE SE APRÓXIMAN DE FRENTE, EVITARÁN UNA COLISIÓN ACTUANDO DE LA SIGUIENTE MANERA:	**D**	LA QUE SEA MÁS RÁPIDA CAMBIARÁ SU RUMBO A LA IZQUIERDA	LA QUE ESTE A LA DERECHA AUMENTARA SU VELOCIDAD	AMBAS VIRARÁN A LA DERECHA Y MANTENDRÁN UNA SEPARACIÓN DE 150 MTS.	AMBAS SE DETENDRÁN O, DE SER POSIBLE, ALTERARÁN SU RUMBO HACIA LA DERECHA
UNA AERONAVE EN VUELO EXPRESA SU POSICIÓN VERTICAL EN ALTITUD EN RELACIÓN A LA CAPA DE TRANSICIÓN CUANDO SE ENCUENTRA :	**D**	EN LA ALTITUD MÁS BAJA UTILIZABLE Y POR DEBÁJO DE ELLA	EN LA ALTITUD MÁS BAJO UTILIZABLE Y POR ENCIMA DE ELLA	EN LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y POR ENCIMA DE ELLA	EN LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y POR DEBÁJO DE ELLA
EL ESPACIO AÉREO LLAMADO AEROVÍAS TIENE UN LÍMITE INFERIOR DENOMINADO:	**B**	MÍNIMA ALTURA EN RUTA	ALTITUD MÍNIMA EN RUTA	ALTURA MÍNIMA EN RUTA	LÍMITE DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS (OCL)
UN VUELO VFR CON UN RUMBO DE 310 GRADOS PUEDE UTILIZAR SÓLO HASTA LA ALTITUD O NIVEL DE VUELO (FL) DE :	**B**	24,500 FT (FL 245)	18,500 FT (FL 185)	20,000 FT (FL 200)	19,500 FT (FL 195)

EL ESPACIO AÉREO CONTROLADO QUE ESTÁ BAJO LA RESPONSABILIDAD DE UNA TORRE DE CONTROL SE DENOMINA:	**B**	UN CORREDOR AÉREO CONTROLADO	UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)	UNA ZONA DE CONTROL DE TERMINAL (TMA)	UNA ÁREA DE CONTROL DE AERÓDROMO (CTR)
CUÁNDO UNA AERONAVE EN VUELO, SE ENCUENTRA EN EL EJE DE UNA AEROVÍA, ÉSTA SE ENCUENTRA:	**B**	A 10 MILLAS TERRESTRE A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA	A 05 MILLAS NÁUTICAS A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA	A 10 MILLAS NÁUTICAS A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA.	A 05 MILLAS TERRESTRE A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA.
CUANDO UNA AERONAVE ES INSTRUIDA POR EL CONTROL DE SUPERFICIE A RODAR A LA PISTA EN USO, SE LE ESTA INDICANDO QUÉ:	**C**	ESTÁ AUTORIZADO PARA ENTRAR A POSICIÒN Y MANTENER	ESTÁ AUTORIZADO PARA UN DESPEGUE DE INMEDIATO	ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR AL PUNTO DE ESPERA	ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR A LA PISTA Y DESPEGAR
LA FRECUENCIA INTERNACIONAL DE EMERGENCIA UTILIZADA EN LA AVIACIÓN ES:	**B**	120.5 MHZ	121.5 MHZ	125,1 MHZ	121.9 MHZ
EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR (UIR) SÓLO SE PUEDEN REALIZAR VUELOS:	**D**	IFR EN IMC	VFR EN IFR	VFR EN IMC	IFR EN VMC O IMC
EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/SVZM SUS LÍMITES VERTICALES SON:	**C**	SUPERIOR: ILIMITADO	INFERIOR: EL TERRENO Y SUPERIOR: FL 290	INFERIOR: FL 245 Y SUPERIOR: ILIMITADO	SUPERIOR: FL 450 E INFERIOR: EL TERRENO
CUANDO UNA AERONAVE VUELA VFR CONTROLADO POR RADAR SECUNDARIO DEBE UTILIZAR EL RESPONDEDOR EN:	**C**	CÓDIGO 7500	CÓDIGO 2000	CÓDIGO 1500	CÓDIGO 1700
LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO DE MAIQUETIA, SEGÚN LA OACI SE ABREVIA:	**B**	MVMI	SVZM	SVMI	SVIM
CUANDO UNA AERONAVE QUE EMPLEE EL VASIS, PARA ATERRIZAR Y ÉSTA LE INDIQUE UNA LUZ ROJA Y UNA BLANCA ¿EL PILOTO INTERPRETARÁ QUÉ?	**C**	ESTÁ CRUZANDO LA SENDA DE LOCALIZADOR	SE ENCUENTRA ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEO	SE ENCUENTRA EN LA SENDA CORRECTA DE PLANEO	SE ENCUENTRA POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEO
UNA AERONAVE VOLANDO EN ALTA MAR, AL ESTAR VOLANDO DENTRO DE LAS REGLAS DE VUELO, DEBE SUJETARSE A:	**D**	EL REGLAMENTO DEL AEROPUERTO DE DESTINO	AL REGLAMENTO DEL AIRE DEL PAÍS DE DESPEGUE	LAS NORMAS DE LA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA QUE ESTA CRUZANDO	EL ANEXO 2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
PARA DETERMINAR LA ELEVACIÓN DE UN AERÓDROMO SE MIDE UTILIZANDO LA PRESIÓN DEL ALTÍMETRO:	**C**	SOBRE EL PUNTO DE REFERENCIA DEL AEROPUERTO (ARP)	SOBRE LA CABEZERA DE LA PISTA	SOBRE EL NIVEL DEL MAR	SOBRE EL NIVEL STANDARD
LAS AEROVÍAS (AWY) QUE CRUZAN DOS O MÁS REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) SE IDENTIFICÁN CON LAS LETRAS :	**C**	K.U.S.F.	W.M.L.A.	A.B.G.R.	H.J.V.U.

CUANDO UNA AERONAVE DESCIENDE PARA ATERRIZAR, AL CRUZAR EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE DEBE AJUSTAR SU ALTÍMETRO	**B**	QNE (PRESIÓN AL NIVEL DEL MAR)	QNH (PRESIÓN AL NIVEL MEDIO DEL MAR)	QNE (PRESIÓN STANDARD)	QFE (PRESIÒN AL NIVEL DEL AERÓDROMO)
LA CAPA DE TRANSICIÓN DE UN AERÓDROMO ESTÁ UBICADA:	**B**	POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	ENTRE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE.	POR ENCIMA DE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE	POR DEBÁJO DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE
EL FIR SVMZ SOBRE EL NIVEL DE VUELO 200 SÓLO SE AUTORÍZAN:	**C**	LAS REGLAS DE VUELO VISUAL	LAS REGLAS DE VUELO VISUAL E INSTRUMENTAL	LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTO	LAS REGLAS DE VUELO VISUAL EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS VISUALES
CUÁNDO UNA AERONAVE SIN COMUNICACIÓN EN VUELO RECIBE DE LA TORRE DE CONTROL UNA LUZ VERDE FIJA SIGNIFICA QUÉ:	**A**	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR	CEDA EL PASO A LAS OTRAS AERONAVES Y SIGA EN EL CIRCUITO	REGRESE PARA ATERRIZAR	ATERRRICE EN ESTE AERÓDROMO Y DIRIJASE A LA PLATAFORMA.
EL SALVAVIDAS O BOTE SALVAVIDAS DEBE LLEVARSE A BORDO DE LA AERONAVE OBLIGATORIAMENTE:	**B**	CUANDO SE VUELA A CUALQUIER DISTANCIA DE LA COSTA	CUANDO SE VUELE A DIEZ MILLAS NÁUTICAS O MÁS DE LA COSTA	CUANDO SE VUELE EN CUALQUIER ZONA	CUANDO SE VUELE EN CUALQUIER ÁREA
EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO SE PRESTA A LAS AERONAVES QUE VUELAN:	**B**	BAJO REGLAS IFR DENTRO DE UN ATZ	BAJO REGLAS VFR DENTRO DE UN ATZ	BAJO REGLAS VFR DENTRO DE UN CTR	BAJO REGLAS IFR DENTRO DE UN APP
EL VUELO VFR EN ÁREAS POBLADAS NO DEBE REALIZARSE A MENOS QUÉ:	**A**	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 1000 FT O MÁS	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2500 FT O MÁS	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO 1500 FT O MÁS	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2000 FT O MÁS
EL ESPÁCIO AÉREO DENTRO DEL CUÁL EL ESTADO VENEZOLANO PROPORCIONA LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, SE DENOMINA:	**B**	REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL	REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO	REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI	REGIÓN DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO
LOS LÍMITES VERTICALES DEL ESPACIO AÉREO INFERIOR DEL FIR SVZM SE ENCUENTRAN:	**C**	DESDE EL NIVEL DE VUELO 195 HASTA EL TERRENO	DESDE EL TERRENO HASTA EL NIVEL DE VUELO 200	DESDE EL NIVEL DE VUELO 245 HASTA EL TERRENO	DESDE EL TERRENO HASTA EL NIVEL DE VUELO 290
PARA QUE UN PILOTO PUEDA REPORTAR SU ALTITUD DE VUELO, DEBE DE AJUSTAR SU ALTÍMETRO A :	**A**	QNH (PRESIÓN AL NIVEL DEL MAR)	LA PRESIÓN AUTORIZADA POR EL ATC	QNE (PRESIÓN DE LA ATMOSFERA STANDARD)	QFE (PRESIÓN AL NIVEL DE LA PISTA)

LOS VUELOS VFR SE RESTRINGEN Y NO DEBEN OPERAR:	**B**	ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL Y POR ENCIMA DEL FL245	ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL Y POR ENCIMA DEL FL200	POR DEBAJO DEL FL195 Y ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL	POR DEBAJO DEL FL205 Y ENTRE L A PUESTA Y SALIDA DEL SOL.
LOS CÓDIGOS QUE SE ACTIVAN PARA INDICAR AL ATC SOBRE UNA EMERGENCIA, FALLA DE COMUNICACIÓN, INTERFERENCIA ILICITA Y VUELO VFR CONTROLADO	**C**	7700 - 7500 - 7600 - 1500	7700 - 7600 - 7500 - 2000	7700 - 7600 - 7500 - 1500	7600 - 7700 - 7500 - 200
CUANDO LA VISIBILIDAD Y DISTANCIA ENTRE NUBES Y TECHOS DE NUBES SON INFERIORES A LAS MÌNIMAS PARA LOS VUELOS VFR NOS ENCONTRAMOS EN CONDICIONES DE VUELO:	**C**	VMC PARA VFR	IMC PARA VFR	IMC PARA IFR	VMC PARA IFR
CUANDO UNA AERONAVE, ESTÁ VOLANDO DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO NO CONTROLADO LA RESPONSABILIDAD DE EVITAR COLISIONES ES DE	**C**	LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE	LA COMPAÑIA EXPLOTADORA	EL CAPITÁN DE LA AERONAVE	LAS AERONAVES ENTRE SI
LOS VUELOS IFR QUE VUELAN SOBRE EL NIVEL DE VUELO FL 290 DENTRO DEL FIR - SVZM MANTENDRA UNA SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA	**B**	1,500 FT	2,000 FT	2,500 FT	1,000 FT
UNA AERONAVE SUJETA A SU PLAN VUELO Y A LOS SERVICIOS DE ATC Y ESTÁ NO NOTIFICA EN UN PERÍODO DE 30 MINUTOS DESPUÉS DE L A HORA EN LA CUAL DEBERÍA HABER HECHO SU ÚLTIMA NOTIFICACIÓN DE POSICIÓN. ESTÁ EN FASE:	**C**	ALERFA	EMERGENCIA	INCERFA	DESTREFA
CUANDO EL AERÓDROMO SE ENCUENTRA DEBAJO DE LOS MÍNIMOS IFR EL PILOTO:	**B**	ATERRIZARA REALIZANDO UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL	NO DEBE ATERRIZAR Y REALIZARÁ UNA APROXIMACIÓN FRUSTRADA	ATERRIZARA A DISCRESIÓN.	ATERRIZARA CON AUTORIZACIÓN DE LA COMPAÑÌA EXPLOTADORA
LOS VUELOS VFR ENTRE LOS RUMBOS 000° Y 178° NO DEBEN DE UTILIZARSE A UNA ALTITUD O NIVEL DE VUELO :	**C**	MAYOR DE 24500 (FL 24,5)	MAYOR DE 18500 (FL 185)	MAYOR DE 19500 (FL 195)	MAYOR DE 20000 (FL 200)
LAS ZONAS DEMARCADAS EN LAS CARTAS DE NAVEGACIÓN CON LAS LETRAS " R, P, Y D", INDÍCAN :	**C**	ZONAS DE VUELO MILITARES	ZONAS PELIGROSAS, PROHIBIDAS Y SEÑALADAS	ZONAS DE VUELO RESTRINGIDAS, PROHIBIDAS Y PELIGROSAS	ZONAS DE VUELO PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y DURADERAS

CUÁNDO DOS AERONAVES EN VUELO TENGAN RUMBO DE CONVERGENCIA A UNA ALTITUD IGUAL O APROXIMADAMENTE IGUAL, PARA EVITAR UNA COLISIÒN:	**B**	LA QUE TIENE LA OTRA A LA IZQUIERDA TIENE EL DERECHO DE PASO	LA AERONAVE QUE TIENE LA OTRA A SU DERECHA CEDERÁ EL PASO	AMBAS AERONAVES ALTERARÁN SU RUMBO A LA DERECHA.	LA QUE ESTA A LA IZQUIERDA DE LA OTRA TIENE EL DERECHO DE PASO
UNA AEROVÍA EN UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO EN FORMA DE CORREDOR TIENE UN ANCHO DE:	**C**	10 MILLAS TERRESTRES	05 MILLAS NÁUTICAS	10 MILLAS NÁUTICAS	05 MILLAS TERRESTRES
CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA VOLANDO IFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CON UN RUMBO DE 180 GRADOS, ¿A CUÀL DE LOS NIVELES ABAJO MENCIONADOS DEBE VOLAR?	**B**	11500 (FL 115)	24000 (FL 240)	12500 (FL125)	11000 (FL110)
CUANDO UNA AERONAVE SE DECLARA EN EMERGENCIA Y SEGÙN SU PLAN DE VUELO, SE CONSIDERA QUE SE LE HA AGOTADO EL COMBUSTIBLE ESTA SE ENCUENTRA EN:	**D**	EMERGENCIA	INCERFA	ALERFA	DESTREFA
LA HORA UTC TIENE UNA DIFERENCIA CON LA HORA LOCAL DE VENEZUELA (MLV) DE:	**B**	MENOS CUATRO HORAS	MÁS CUATRO HORAS	MENOS CINCO HORAS	MÁS CINCO HORAS
LA OACI ASIGNA A LOS ESTADOS EL NOMBRE DEL ESPACIO AÉREO EN DÓNDE SE PRESTA SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO EL CUÁL SE DENOMINA:	**C**	ESPACIO AÉREO , CONTROLADO Y NO CONTROLADO	REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI	REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)	ESPACIO AÉREO SUPERIOR E INFERIOR DE LA REGIÓN
EN UNA CARTA DE RADIONAVEGACIÓN SE OBSERVA QUE LOS TRAMOS EN LAS AEROVÍAS, ESTÁN SEÑALADAS POR LAS LETRAS "MEA" QUE SIGNIFICA:	**B**	LA ALTITUD MÁXIMA EN RUTA	LA ALTITUD MÍNIMA EN RUTA	LA ALTITUD MÍNIMA EN VUELO ESTABLECIDO	LA ALTITUD MÍNIMA SOBRE EL TERRENO
UNA AERONAVE VOLANDO VFR EN EL RUMBO 115 SU ALTITUD O NIVEL DE VUELO MÁXIMO A UTILIZAR SERÁ:	**C**	18500 = FL185	20500 = FL205	19500 = FL195	24500 = FL245
EL PILOTO AL MANDO DE LAS AERONAVES, TENDRÁ AUTORIDAD DECISIVA EN TODO LO RELACIONADO CON ELLA.	**D**	CUANDO LA AUTORICE LA COMPAÑIA EXPLOTADORA	CUANDO HAYA FIRMADO TODA LA DOCUMENTACIÓN DE LA AERONAVE	MIENTRAS SU TRIPULACIÓN ESTA COMPLETA	MIENTRAS ESTE AL MANDO DE LA MISMA.
LA SEÑAL QUE SE UTILIZA EN LA AVIACIÓN PARA IDENTIFICAR O REPORTAR UNA EMERGENCIA O PELIGRO INMINENTE DE UNA AERONAVE ES:	**B**	EMERGENCIA, EMERGENCIA, EMERGENCIA	MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY	PELIGRO, PELIGRO, PELIGRO	URGENTE, URGENTE, URGENTE
SE DEFINE "SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA LOS VUELOS CONTROLADOS EN LAS ÁREAS DE CONTROL" CÓMO:	**B**	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO

EL ESPACIO AÉREO CONTROLADO QUE ESTÁ BAJO LA RESPONSABILIDAD DE UNA TORRE DE CONTROL SE DENOMINA:	**B**	UN CORREDOR AÉREO CONTROLADO	UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)	UNA ZONA DE CONTROL DE TERMINAL (TMA)	UNA ÁREA DE CONTROL DE AERÓDROMO (CTR)
CUANDO UNA AERONAVE ES INSTRUIDA POR EL CONTROL DE SUPERFICIE A RODAR A LA PISTA EN USO, SE LE ÉSTA INDICANDO QUE:	**C**	ESTÁ AUTORIZADO PARA ENTRAR A POSICIÓN Y MANTENER	ESTÁ AUTORIZADO PARA SU DESPEGUE DE INMEDIATO	ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR AL PUNTO DE ESPERA	ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR A LA PISTA Y DESPEGUE
EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR (VIR) SÓLO SE PUEDEN REALIZAR VUELOS:	**D**	IFR EN IMC	VFR EN IFR	VFR EN IMC	IFR EN VMC O IMC
EL REGLAMENTO DEL AIRE SE APLICA A TODAS LAS AERONAVES CIVILES QUE OPEREN DENTRO DE:	**B**	UN ESPACIO TERRITORIAL DEL ESTADO	UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO	UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA	UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN AÉREA
LAS LUCES DE NAVEGACIÓN ROJA Y VERDE QUE OBSTENTÁN LAS AERONAVES TIENEN UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:	**B**	120 GRADOS	110 GRADOS	690 GRADOS	140 GRADOS
UNA AERONAVE VOLANDO VFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CON UN RUMBO DE 045 GRADOS, DEBE UTILIZAR :	**C**	ALTITUD IMPAR	ALTITUD PAR	ALTITUD IMPAR MÁS 500 PIES	ALTITUD POR MÁS 500 PIES
LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) SE HA CREADO CON LA FINALIDAD DE BRINDAR:	**C**	EL SERVICIO DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL	EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	EL SERVICIO DE ALERTA, CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO E INFORMACIÓN DE VUELO	EL SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO
EL ESPACIO AÉREO DE UN AERÓDROMO CON 1500 PIES VERTICALES Y 3 MILLAS NÁUTICAS DE RADIO DESDE EL PUNTO DEL AERÓDROMO	**C**	UN ÁREA DE CONTROL (CTR)	UN ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA)	UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)	UNA AEROVÍA CONTROLADA (AWY)
EL ESPACIO AÉREO DEL ÁREA DE CONTROL TERMINAL DE MAIQUETIA (CON SERVICIO RADAR SSR) SE CLASIFICA:	**B**	CLASE D	CLASE C	CLASE A	CLASE B
UNA AERONAVE EN VUELO SIN COMUNICACIÓN CON LA TORRE DE CONTROL RECIBE UNA SEÑAL VERDE FIJA, SE LE INDICA QUÉ:	**C**	MANTENGASE EN CIRCUITO	REGRESE PARA ATERRIZAR	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR	NO ATERRICE AERÓDROMO PELIGROSO
UNA AERONAVE ALCANZA A OTRA, CUANDO EXISTA UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE:	**B**	060 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE	070 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE	090 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE	080 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE

CUANDO SE AUTORIZA A UNA AERONAVE A PUNTO DE ESPERA Y ESTE NO HA SIDO SEÑALADO EN EL AERÓDROMO, LA AERONAVE DEBE ESPERAR	**A**	50 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA SEA INFERIOR A 900 MTS.	100 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA SEA INFERIOR A 900 MTS	50 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA TENGA 900 MTS O MÁS	100 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA TENGA 900 MTS O MÁS
CUANDO LAS CONDICIONES MET. SE ENCUENTRA EN TÉRMINOS DE VISIBILIDAD, DISTANCIA Y TECHO DE LAS NUBES IGUALES O INFERIORES A 1500' O 3 MILLAS NÁUTICAS SE DICE QUE LAS CONDICIONES SON:	**C**	CONDICIONES IFR	CONDICIONES VMC	CONDICIONES IMC	CONDICIONES VFR
LAS AERONAVES UTILÍZAN LUCES DE NAVEGACIÓN, A ESTAS SE LE AÑADEN LAS LUCES DE DESTELLOS ROJOS QUE TIENEN UNA COBERTURA DE 360°	**C**	LUZ DE NAVEGACIÓN	LUZ DE NAVEGACIÓN INERCIAL	LUZ DE ANTICOLISIÓN	LUZ DE SEÑALIZACION DEL FUSELAJE
LA HORA ENTRE DE LA PUESTA DE SOL, Y EL COMIENZO DE LA SALIDA DEL MISMO PUBLICADA EN EL ALMANAQUE DEL AIRE SE LLAMA:	**B**	HORA SIDERAL	NOCHE	HORA INTERNACIONAL DE LA FECHA	NINGUNA ES CORRECTA
UNA AERONAVE CON INTENCIONES DE ATERRIZAR Y DESEA CONOCER SU ALTITUD, SU ALTÍMETRO DEBE ESTAR CALIBRADO A:	**C**	LA PRESIÓN A NIVEL DE AEROPUERTO (QFE)	LA PRESIÓN STANDARD (QNH)	LA PRESIÓN A NIVEL DEL MAR (QNH)	LA PRESIÓN A NIVEL DEL AEROPUERTO
LOS VUELOS VFR ENTRE LOS RUMBOS 000° Y 179° NO DEBEN DE UTILIZARSE A UNA ALTITUD O NIVEL DE VUELO:	**C**	MAYOR DE 24500 (FL 24,5)	MAYOR DE 18500 (FL 185)	MAYOR DE 19500 (FL 195)	MAYOR DE 20000 (FL 200)
LAS LUCES DE NAVEGACIÓN DE LAS AERONAVES, POR SU UBICACIÓN SE IDENTIFICÁN DE LA SIGUIENTE MANERA:	**C**	LUZ VERDE EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ ROJA EN LA COLA Y BLANCA EN EL TIP DE LA IZQUIERDA	LUZ ROJA EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ VERDE EN EL TIP DE ALA IZQUIERDA Y BLANCA EN LA COLA.	LUZ VERDE EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ ROJA EN EL TIP DE ALA IZQUIERDA Y LUZ BLANCA EN LA COLA.	LUZ BLANCA EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ VERDE EN LA COLA Y LUZ ROJA EN EL TIP DE ALA IZQUIERDA
CUANDO UNA AERONAVE ALCANZA A OTRA EN CRUCERO, EN ASCENSO O EN DESCENSO, DEBERÁ :	**B**	CAMBIAR SU ALTITUD Y VELOCIDAD	CAMBIAR SU RUMBO HACIA LA DERECHA Y MANTENERSE FUERA DE LA TRAYECTORIA DE LA AERONAVE QUE ESTÁ ALCANZANDO	REDUCIR LA VELOCIDAD HASTA QUE LA AERONAVE QUE VA ADELANTE SE ALEJE LO SUFICIENTE	CRUZAR A LA IZQUIERDA HASTA ALCANZARLA Y ADELANTARSE
EN CUÁNTO A CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO Y EN RELACIÓN A LA RESPONSABILIDAD LAS AEROVÍAS ESTÁN BAJO:	**B**	EL SERVICIO DE INFORMACIÓN Y ALERFA (FIS)	EL SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA (ACC)	EL SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN (APP)	EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO (TWR)

SE DEFINE "DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN NIVEL , PUNTO U OBJETO CONSIDERADO COMO PUNTO, EL NIVEL MEDIO DEL MAR (MSL)" CÓMO:	**C**	ALTITUD DE PRESIÓN	ELEVACIÓN DE UN AERÓDROMO	ALTITUD	ALTURA
SE DEFINE "SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA LA LLEGADA Y SALIDA DE VUELOS CONTROLADOS" CÓMO:	**B**	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
SE DEFINE "SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA EL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO" CÓMO:	**C**	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	SERVICIO DE CONTROL DE SUPERFICIE
LA ALTITUD MÍNIMA PARA VOLAR EN ZONAS DESPOBLADAS SOBRE LA TIERRA O AGUA EN VUELO VFR ES:	**C**	1500 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO	700 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO	500 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO	1000 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO
EL REGLAMENTO DEL AIRE (ANEXO 2 OACI) A TRAVÉS DEL MIP-AIP DE VENEZUELA SERÁ APLICADO A TODAS LAS AERONAVES CIVILES:	**C**	DENTRO DEL CENTRO DE CONTROL DE ÁREA DE MAIQUETIA	DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO	DENTRO DE LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO DE MAIQUETIA (FIR MAIQUETIA)	DENTRO DE UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN DE VUELO
EN VENEZUELA LAS AERONAVES ENTRAN Y SALEN DEL TERRITORIO NACIONAL POR LOS PUNTOS QUE LES FIJE:	**C**	LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE AÉREO	LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL	EL EJECUTIVO NACIONAL	LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE
EL ESPACIO AÉREO SITUADO SOBRE TERRITORIO VENEZOLANO MÁS SUS AGUAS JURIDICCIONALES ESTÁN SUJETOS A:	**C**	LA CONSTITUCIÓN DEL PAÍS	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DEL PAÍS	LA SOBERANÍA NACIONAL	LAS REGLAS GENERALES Y DE PROCEDIMIENTOS
TODAS LAS AERONAVES VOLARÁN AJUSTANDOSE A LAS AUTORIZACIONES DEL:	**C**	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO
CUANDO SE REALIZA UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL DE PRECISIÓN ÉSTA SE LLEVA A CABO UTILIZANDO LAS RADIOAYUDAS:	**C**	AME -NAB	NDE-TACAN	ILS-PAR	VOR-ILS
EL SERVICIO DE ALERTA SE LE PRESTA A TODAS LAS AERONAVES QUE:	**A**	VUELAN IFR Y VFR QUE HAYAN PRESENTADO UN PLAN DE VUELO	VUELAN VFR FUERA DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO	VUELAN IFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO	VUELAN VFR E IFR FUERA DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO
EL ATZ (ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO) SEGÚN LA OACI TIENE LAS SIGUIENTES DIMENSIONES:	**D**	1800 FT DE TECHO Y 5 NM DE VISIBILIDAD	1500 FT DE TECHO Y 5 NM DE VISIBILIDAD	1800 FT DE TECHO Y 3 NM DE VISIBILIDAD	1500 FT DE TECHO Y 3 NM DE VISIBILIDAD
TODA AERONAVE DENTRO DEL TMA DE MAIQUETIA BAJO LAS REGLAS VFR SÓLO RECIBIRÁN	**C**	SERVICIO DE ASESORAMIENTO	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE LOS VUELOS VFR E IFR

EN UN AERÓDROMO NO CONTROLADO LA RESPONSABILIDAD EN EL ATERRIZAJE SERÁ:	**C**	DE LA COMPAÑIA EXPLOTADORA	DE LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE	DEL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE	DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO
LAS AERONAVES QUE NOTIFICAN SU POSICIÓN VERTICAL EN NIVELES DE VUELO ESTÁN UTILIZANDO LA PRESIÓN:	**B**	QFG	QNE	QNH	QDR
DEFINIMOS LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR) CUANDO EL PILOTO LLEVA A CABO SU VUELO:	**B**	UTILIZANDO UN RADAR PRIMARIO PARA EL EFECTO	INTERPRETANDO BIEN SUS INSTRUMENTOS DE VUELO Y LAS RADIOAYUDAS RELACIONADAS CON ELLOS.	BAJO LAS CONDICIONES VMC Y VOLANDO EN UN ESPACIO AÈREO CLASIFICADO CON LA LETRA "C"	CUÀNDO ACATAMOS LAS AUTORIZACIONES DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÀNSITO AÈREO.
DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CLASE "A" SE PRESTÁN LOS SERVICIOS DE:	**B**	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO A LOS VUELOS IFR Y VFR	SERVICIO DE CONTROL DE TRÀNSITO AÉREO A LOS VUELOS IFR	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO SÓLO A LOS VUELOS VFR	SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO Y ASESORAMIENTO
AL ESPACIO AÉREO CONTROLADO, EN DONDE SÓLO SE PERMITEN VUELOS IFR SE LE DENOMINA:	**C**	ESPACIO AÉREO CLASE "F"	ESPACIO AÉREO CLASE "D"	ESPACIO AÉREO CLASE "A"	ESPACIO AÉREO CLASE "C"
A LOS VUELOS EN UNA RUTA DE ASESORAMIENTO (ADR) SE LE PROPORCIONA LOS SERVICIOS ATS:	**B**	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y DE ALERTA	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y ASESORAMIENTO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y CONTROL DE VUELO	SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Y ALERTA
EL ESPACIO AÉREO EN EL QUE SE PRESTA SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO Y ESTÁN TODOS LOS VUELO (VFR E IFR) SEPARADOS ENTRE SÍ	**D**	CLASE "D"	CLASE "E"	CLASE "A"	CLASE "B"
EN LAS AEROVÍAS LOS VUELOS IFR SÓLO ESTARÁN SUJETOS A:	**D**	SEPARACIÓN ENTRE SI Y SEPARACIÓN DE LOS VFR	SEPARACIÓN ENTRE TODOS LOS VUELOS IFR Y VFR	SEPARACIÓN ENTRE SI Y DE LOS VUELOS VFR	SEPARACIÓN ENTRE SI E INFORMACIÓN DE LOS VUELOS VFR
EL ESPACIO AÉREO DEL CONTROL TERMINAL (TMA) MAIQUETIA Y LA ZONA DE CENTRO CTR) MAIQUETIA CUANDO NO HAY SERVICIO RADAR (SE DENOMINA:	**D**	CLASE "C"	CLASE "E"	CLASE "A"	CLASE "D"
EL ESPACIO AÉREO NO CONTROLADO DENTRO DEL FIR SVZM POR DEBAJO DEL FL245 ES CONSIDERADO:	**B**	CLASE "F"	CLASE "G"	CLASE "E"	CLASE "A"

EN UN ESPACIO AÉREO CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO (ADR) CLASIFICADO CÓMO "F" SE PROPORCIONARÁ:	**C**	SERVICIO DE CONTROL Y ASESORAMIENTO A SOLICITUD	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN SOLAMENTE	SERVICIO DE INFORMACIÓN Y ASESORAMIENTO A SOLICITUD	SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO
UN VUELO VFR BAJO EL NIVEL DE VUELO (FL200) Y VOLANDO FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO SE LE SUMINISTRARÁ LOS SERVICIOS	**B**	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE TRÁNSITO	SERVICIO DE ASESORAMIENTO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO VISUAL
EN EL ÁREA DE CONTROL TERMINAL DE MARACAIBO A LOS VUELOS IFR SE LE PROPORCIONA:	**D**	SEPARACIÓN ENTRE SI EN INFORMACIÓN DE VUELO	SEPARACIÓN DE TODOS LOS VUELOS ENTRE SI	SEPARACIÓN ENTRE SI Y SEPARACIÓN CON LOS VUELOS VFR	SEPARACIÓN ENTRE SI, E INFORMACIÓN DE LOS VUELOS VFR
EN EL TMA DE MARGARITA (ÁREA DE CONTROL TERMINAL) CON RADAR INOPERATIVO, LOS VUELOS VFR ESTARÁN SUJETOS A.	**D**	RECIBIR INFORMACIÓN DE TRÁNSITO CUANDO SEA POSIBLE	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO IFR Y VFR E INFORMACIÓN DE VUELO	SEPARACIÓN DE LOS VUELOS IFR	SEPARACIÓN ENTRE SI E INFORMACIÓN DE TRÁNSITO IFR
LOS VUELOS IFR VOLANDO POR DEBÁJO DEL FL 100 EN UN ESPACIO AÉREO DE CLASE "C" DEBERÁ:	**C**	MANTENER UNA VELOCIDAD MAYOR DE 200 KTS	MANTENER UNA VELOCIDAD MAYOR DE 250 KTS	MANTENER UNA VELOCIDAD MENOR DE 250 KTS	MANTENER UNA VELOCIDAD MENOR DE 300 KTS
PARA LA ALTURA MÍNIMA DE DESCENSO (MDH) SE TOMA COMO REFERENCIA:	**D**	LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO	LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL	LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL , SI ESTE ESTUVIERA A MÁS DE 2 MTS POR DEBÁJO DE LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO	NINGUNA ES CORRECTA
PARA LA ALTITUD DE DECISIÓN (DA) SE TOMA EN CUENTA COMO REFERENCIA:	**A**	LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL	EL NIVEL MEDIO DEL MAR(MSL)	LA ALTURA DEL AEROPUERTO	TODAS SON CORRECTAS
LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA (RAV) 60 ESTABLECE LOS REQUISITOS PARA:	**C**	CERTIFICACIÓN DE AERONAVES	CERTIFICACIÓN DE PRODUCTOS Y PARTES	OTORGAMIENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO	CERTIFICACIÓN DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (OMA)
LA OPERACIÓN GENERAL DE AERONAVES Y REGLAS DE VUELO ESTAN CONTEMPLADAS EN LA REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA:	**D**	RAV 60	RAV121	RAV45	RAV91
EN CUÁL DE ESTAS REGULACIONES SE ESTABLECEN LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD:	**B**	RAV 45	RAV 39	RAV 60	RAV 121
EN LA SECCIÓN 60.7 DE LA RAV 60 SE ESTABLECEN:	**C**	ATRIBUCIONES DE PILOTOS	REQUISITOS PARA LICENCIAS DE ALUMNO PILOTO	REQUISITOS GENERALES PARA TODAS LAS LICENCIAS DE PILOTOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

LAS DISPOSICIONES MÉDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS SE ESTABLECEN EN LA :	**D**	LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL.	REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA 145	REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA 91	REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA 60
LAS DEFINICIONES Y ABREVIATURAS ESTÁN ESTABLECIDAS EN:	**C**	RAV 124	RAV 45	RAV 1	RAV 60
LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 110 ESTABLECE LAS DISPOSICIONES DE :	**C**	LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO	ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO	TRANSPORTE SIN RIESGO DE MERCANCIAS PELIGROSAS	MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA
¿DONDE ESTA ESTABLECIDA LA RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO?:	**B**	SECCIÓN 60.3 DE LA RAV 60	SECCIÓN 91.2 DE LA RAV 91	SECCIÓN 121.1 DE LA RAV 121	SECCIÓN 145.2 DE LA RAV 145
PARA OPERAR UNA AERONAVE CUYO CERTIFICADO TIPO SEÑALE QUE HA SIDO CERTIFICADA PARA SU OPERACIÓN CON MAS DE UN PILOTO COMO TRIPULANTE, EL PILOTO AL MANDO DEBERÁ CUMPLIR CON LOS REQUERIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE COMPETENCIA ESTABLECIDOS EN :	**B**	LA RAV 91	LA RAV 60	LA RAV 45	LA RAV 121