

AERODINÁMICA TLA

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|--|---|--|----------|
| 1 | EL MOVIMIENTO DE ALABEO, IMPRIME UN MOVIMIENTO ROTATORIO, TENIENDO COMO SU EJE: | C | AL CENTRO DE GRAVEDAD | AL EJE TRANSVERSAL | AL EJE LONGITUDINAL | |
| 2 | EL ALA DE UNA AERONAVE, DEBERÁ PRODUCIR UNA SUSTENTACIÓN IGUAL A: | A | FACTOR DE CARGA | RESISTENCIA | EL VIRAJE | |
| 3 | EL DIFERENCIAL DE PRESIÓN QUE SE FORMA ENTRE EL EXTRADÓS Y EL INTRADÓS DE UN PERFIL AERODINÁMICO ES: | B | GRAVEDAD | SUSTENTACIÓN | RESISTENCIA | |
| 4 | ¿DÓNDE SE PRODUCE LA SUSTENTACIÓN EN LOS AVIONES CON ALA EN "DELTA" EN CONFIGURACIÓN DE ATERRIZAJE? | B | EN LAS PUNTAS DEL ALA | EN LA DEPRESIÓN FORMADA SOBRE LA BASE DEL TRIÁNGULO (PARTE POSTERIOR DEL ALA) | EN EL 40% DELANTERO DEL EXTRADÓS DEL ALA | |
| 5 | ¿CUÁLES DEBERÁN SER LA CONFIGURACIÓN DE APROXIMACIÓN FINAL, CUANDO EXISTEN CONDICIONES DE VIENTO FUERTE Y ARRAFAGADO? | C | MANTENER VELOCIDAD DE CONFIGURACIÓN LIMPIA (SIN USO DE HIPERSUSTENTADORES) | CON POTENCIA, FULL FLAP Y V2 | 1.3 VSO + 5 KTS+ 1/2 V V (VELOCIDAD DEL VIENTO) + 1/2 DE LA VELOCIDAD DE LA RÁFAGA, HASTA UN MÁXIMO DE INCREMENTO EN LA VELOCIDAD DE 15 KTS. | |
| 6 | ¿EN QUÉ CONDICIÓN AERODINÁMICA EL FRENADO ES MÁS EFECTIVO? | A | CON MÁXIMA EXTENSIÓN DE FLAPS (FULL FLAPS) | CON EL GRADIENTE DE FLAPS CON EL QUE SE EFECTÚE EL ATERRIZAJE | EN CONFIGURACIÓN (LIMPIO) SIN SUPERFICIES HIPERSUSTENTADORAS | |
| 7 | EL CENTRO DE PRESIÓN SE CONOCE CÓMO: | C | EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODOS LOS PESOS DE UN CUERPO | EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODAS LAS FUERZAS AERODINÁMICAS | EL PUNTO DONDE SE APLICA LA FUERZA SUSTENTADORA EN EL INTRADÓS DEL ALA | |
| 8 | EL ÁNGULO DE INCIDENCIA ES EL QUE ESTÁ FORMADO POR: | C | EL BORDE DE ATAQUE Y EL VIENTO RELATIVO | LA CURVATURA NATURAL DE LOS PLANOS Y EL HORIZONTE NATURAL | NINGUNA ES CORRECTA | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|---|--|--|----------|
| 9 | ¿CUÁLES SON LOS PERFILES ALARES MÁS COMÚNMENTE USADOS EN AVIONES PARA VUELO SUPERSÓNICO? | C | SIMÉTRICO | PLANO CONVEXO SUPE CRÍTICO (NACA) | ROMBOIDAL, BICONVEXO, HEXAGONAL ROMBOIDAL MODIFICADO | |
| 10 | SE CONOCE COMO SUPERFICIE DE CONTROL PRIMARIA A: | C | LOS ALERONES | EL TIMÓN DIRECCIONAL | A Y B SON CORRECTAS | |
| 11 | LAS SUPERFICIES QUE SON CAPACES DE CREAR MAYOR SUSTENTACIÓN SE LLAMAN: | C | ALERONES | COMPENSADORES | FLAPS | |
| 12 | LA ENVERGADURA SE CONOCE COMO LA MAGNITUD DE LA: | A | LA LONGITUD ENTRE LAS PUNTAS DE LOS PLANOS | LA PARTE SUPERIOR DE LA AERONAVE PASANDO DE ARRIBA HACIA ABAJO | LA NARIZ DE LA AERONAVE HASTA LA COLA | |
| 13 | UN ALTO ÁNGULO DE ATAQUE DEL ALA NOS PRODUCE: | A | UN FLUJO TURBULENTO SOBRE EL PERFIL AERODINÁMICO | UN FLUJO TURBULENTO EN LA PUNTA DE LOS PLANOS | UNA FUERTE VIBRACIÓN DEL FUSELAJE | |
| 14 | ¿CUÁL DE LAS FÓRMULAS ABAJO PRESENTADAS DEFINE EL VALOR DE FACTOR DE CARGA (ACELERACIÓN POSITIVA O NEGATIVA) EN UN VIRAJE, O EFECTO DE TURBULENCIA EN VUELO? | B | $F=q.Cl \max.S$ | $N=(V_m/V_s)^2$ | $W=S^2.CL$ | |
| 15 | LA DENSIDAD DEL AIRE INFLUYE INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA VELOCIDAD MÁXIMA QUE PUEDA ALCANZAR UN AVIÓN, REFERIDO A LA RESISTENCIA ESTRUCTURAL DEL MISMO: | A | CIERTO | FALSO | | |
| 16 | EN QUÉ MOMENTO LA FUERZA DEL EMPUJE ES MAYOR QUE LA RESISTENCIA Y LA SUSTENTACIÓN ES MAYOR QUE EL PESO. | B | DURANTE UN DESCENSO | DURANTE EL ASCENSO | DURANTE UN VUELO A VELOCIDAD DE DESCENSO | |
| 17 | LAS SUPERFICIES HIPER-SUSTENTADORAS, SE RECOMIENDA SU UTILIZACIÓN: | A | EN CUALQUIER MANIOBRA, A UNA ALTURA ADECUADA PARA SU USO A BAJA VELOCIDAD | ÚNICAMENTE EN APROXIMACIÓN Y DESPEGUE | SÓLO EN VUELO LENTO Y APROXIMACIONES | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|--|---|----------|
| 18 | EL CENTRO DE PRESIÓN, CAMBIA DE POSICIÓN, AL VARIAR LA VELOCIDAD (VVA) CUÁNDO: | B | VARÍA ENTRE LOS LÍMITES DEL 5% Y 7% DE LA MAC | VARÍA SOBRE TODA LA LONGITUD DE LA MAC | SIEMPRE PERMANECE ESTÁTICO SÓLO VARÍA SU MAGNITUD | |
| 19 | CUÁNDO UNA AERONAVE RETORNA A SU POSICIÓN NORMAL DE VUELO Y ÉSTA HA SIDO PERTURBADA SE CONOCE CÓMO: | A | ESTABILIDAD | EQUILIBRIO | MANIOBRABILIDAD | |
| 20 | LA RELACIÓN ENTRE LA TAS Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO SE DENOMINA: | B | NÚMERO DE REYNOLDS | NÚMERO DE MACH | NÚMERO DE DOPPLER | |
| 21 | LOS SPOILERS EN POSICIÓN EXTENDIDOS EN CIERTAS ACTITUDES, PUDIERAN AFECTAR EL FLUJO DE LA CORRIENTE A LA ENTRADA DE LAS TURBINAS EN AVIONES CON ÉSTAS UBICADAS EN LA COLA? | B | CIERTO | FALSO | | |
| 22 | EL ÁNGULO DE ASCENSO DE UN AVIÓN ES: | C | INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA TRACCIÓN | DIRECTAMENTE PROPORCIONAL A LA RESISTENCIA | INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO | |
| 23 | EL EFECTO SUELO DISMINUYE EL COEFICIENTE DE RESISTENCIA | A | CIERTO | FALSO | | |
| 24 | LOS FACTORES DE LONGITUD DE PISTA, TEMPERATURA, ELEVACIÓN, GRADIENTE DE PISTA Y VELOCIDAD Y DIRECCIÓN DEL VIENTO SE ASOCIAN: | C | AL TIEMPO DE ACELERACIÓN PARA ALCANZAR V1 | AL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE | A Y B SON CORRECTAS | |
| 25 | ¿CUÁL DE LAS FÓRMULAS ABAJO PRESENTADAS CORRESPONDE A LA LONGITUD DEL RADIO DE VIRAJE? | C | $CL=v.q.s/a$ | $N= Vm/Vs.q$ | $RV= V2/11,26.TG <^{a''}$ (TANGENTE DEL ÁNGULO DE BANQUEO) = RV EN PIES. | |
| 26 | ¿CUÁLES DE LOS SIGUIENTES FACTORES DISMINUYE EL RENDIMIENTO DE UNA AERONAVE EN EL DESPEGUE? | C | PESO DE ATERRIZAJE | GRADIENTE ALTOBÁRICO | ELEVACIÓN DE LA PISTA | |
| 27 | EN CASO DE FALLA DE UN MOTOR, EN QUÉ MOMENTO EL PILOTO DECIDE SI CONTINÚA O NO EL DESPEGUE . | C | EN LA VR | EN LA V2 | EN LA V1 | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|--|--|----------|
| 28 | ¿CUÁL ES LA ABREVIATURA QUE DEFINE VELOCIDAD DE TURBULENCIA? | B | VR | VB | V2 | |
| 29 | EN QUÉ SEGMENTO SE ENCUENTRA UNA AERONAVE CUANDO AL DESPEGAR MANTIENE ESTAS CONDICIONES, POTENCIA Y FLAP DE DESPEGUE TREN ARRIBA V2 O V2+10: | B | EL PRIMER SEGMENTO DE DESPEGUE | EL SEGUNDO SEGMENTO DE DESPEGUE | EL SEGMENTO DE TRANSICIÓN | |
| 30 | LA DENSIDAD DEL AIRE ES UN FACTOR LIMITANTE PARA LA DETERMINACIÓN DE LA (VNE) | A | CIERTO | FALSO | | |
| 31 | LA CONDICIÓN DE UNA AERONAVE DE MANTENER SU LÍNEA DE VUELO CUANDO CUALQUIERA DE SUS FUERZAS HA SIDO AFECTADA, SE CONOCE CÓMO: | C | ESTABILIDAD NEUTRA | INESTABILIDAD | ESTABILIDAD POSITIVA | |
| 32 | LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA SE ALCANZA CUANDO: | B | SE EXCEDE EL VALOR MÁXIMO DEL COEFICIENTE DE SUSTENTACIÓN | SE OBTIENE EL VALOR MÁXIMO DEL COEFICIENTE DE SUSTENTACIÓN | SE ALCANZA EL COEFICIENTE DE PRESIÓN | |
| 33 | EN ALGUNOS AVIONES EXISTE UN SISTEMA HIPER SUSTENTADOR QUE SE DENOMINA "SOPLADOR O ASPIRADOR" DE CAPA LÍMITE | A | CIERTO | FALSO | | |
| 34 | LOS EJES ALREDEDOR DE LOS CUALES SE MUEVE EL AVIÓN SE INTERCEPTARÁN EN: | B | CENTRO DE PRESIÓN | CENTRO DE GRAVEDAD | ÁNGULO DE INCIDENCIA | |
| 35 | EL ÁNGULO FORMADO POR LA CUERDA DEL ALA Y EL VIENTO RELATIVO ES: | A | ÁNGULO DE ATAQUE | ÁNGULO DIEDRO | ÁNGULO DE INCIDENCIA | |
| 36 | ENTRE LAS RESISTENCIAS QUE AFECTAN A UN AVIÓN EN VUELO SE ENCUENTRAN: | C | PARÁSITA, INDUCIDA, DE FORMA Y DE TORQUE | PARÁSITA, INDUCIDA DE CORTE Y DE TORQUE | PARÁSITA, INDUCIDA DE FORMA Y DE FRICCIÓN | |
| 37 | ENTRE LAS FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE UN AVIÓN EN VUELO SE ENCUENTRAN: | C | SUSTENTACIÓN, PESO, CENTRÍFUGA Y TRACCIÓN | SUSTENTACIÓN, PESO, TRACCIÓN Y CENTRÍPETA | SUSTENTACIÓN, RESISTENCIA, PESO Y TRACCIÓN | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|--|---|----------|
| 38 | EN VUELO RECTO Y NIVELADO: | A | LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO | LA SUSTENTACIÓN ES MAYOR QUE EL PESO | LA SUSTENTACIÓN ES MENOR QUE EL PESO | |
| 39 | EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODAS LAS FUERZAS SE DENOMINA: | A | CENTRO DE GRAVEDAD | CENTRO DE PRESIÓN | CENTRO AERODINÁMICO | |
| 40 | EN VUELO SUPERSÓNICO SE FORMAN DOS ONDAS DE CHOQUE, UNA DE PROA Y OTRA DE COLA O POPA: | A | CIERTO | FALSO | | |
| 41 | EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL ES CONTROLADO POR: | C | EL ELEVADOR | EL RUDDER | LOS ALERONES | |
| 42 | ENTRE LAS SUPERFICIES SUSTENTADORAS ENCONTRAMOS: | B | TRIM TAB Y CONTROL TAB | FLAPS Y SLATS | ALERÓN Y RUDDER | |
| 43 | ENTRE LAS FUNCIONES DE LOS FLAPS TENEMOS: | B | DISMINUYEN SUSTENTACIÓN | AUMENTAN SUSTENTACIÓN AL SER USADOS EN ALTURAS CERTIFICADAS | DISMINUYE EL EFECTO DE FACTOR DE CARGA EN MANIOBRAS | |
| 44 | UN DESPLOME SUCEDE CUANDO: | B | EL AVIÓN BAJA LA NARIZ | LAS ALAS PIERDEN SUSTENTACIÓN | LAS ALAS PIERDEN SUSTENTACIÓN ASIMÉTRICAMENTE | |
| 45 | SE LLAMA ÁNGULO DIEDRO: | C | AL ÁNGULO FORMADO POR LA LÍNEA DEL 25% Y EL EJE LATERAL DEL AVIÓN | AL ÁNGULO FORMADO POR LA LÍNEA FRONTAL DEL ALA Y UN PLANO HORIZONTAL | AL ÁNGULO FORMADO POR LOS PLANOS Y EL PLANO HORIZONTAL DONDE SE APOYA | |
| 46 | PARA GENERAR EL VALOR ACTUAL DE SUSTENTACIÓN MIENTRAS AUMENTA LA ALTITUD, UD. DEBERÁ MANTENER: | C | LA MISMA TAS E IGUAL ÁNGULO DE ATAQUE | UNA MAYOR TAS A CUALQUIER ÁNGULO DE ATAQUE | LA MISMA VELOCIDAD INDICADA (IAS) PARA LA ACTITUD REFERIDA | |
| 47 | CAMBIANDO EL ÁNGULO DE ATAQUE EL PILOTO PUEDE MODIFICAR:: | B | LA SUSTENTACIÓN, EL PESO Y LA RESISTENCIA | LA SUSTENTACIÓN, LA VELOCIDAD Y LA RESISTENCIA | LA SUSTENTACIÓN Y LA VELOCIDAD, PERO NO LA RESISTENCIA | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|--|-----------------------------------|----------|
| 48 | ¿EN QUÉ CONDICIONES NO DEBE HACERSE DEMOSTRACIONES DE LA VMC? | C | CON UN MOTOR INOPERATIVO Y EMBANDERADO | CON AMBOS MOTORES EN POTENCIA DE ASCENSO | NUNCA | |
| 49 | LA VELOCIDAD V1 ES LA VELOCIDAD A PARTIR DE LA CUAL SE PUEDE INTENTAR EL DESPEGUE CON UN MOTOR FUERA O ABORTAR EL DESPEGUE. | A | CIERTO | FALSO | | |
| 50 | ¿CUÁNTOS SEGMENTOS DE DESPEGUE EXISTEN?. | B | 2 SEGMENTOS | 3 SEGMENTOS | 4 SEGMENTOS. | |
| 51 | ¿QUÉ PRODUCIRÍA UN AUMENTO DEL FACTOR DE CARGA (LOAD FACTOR) DURANTE UN VIRAJE? | B | LA RATA DE VIRAJE | EL ÁNGULO DE BANQUEO | EL ÁNGULO DE ATAQUE DEL ALA | |
| 52 | PARA UN ÁNGULO DE BANQUEO DADO , MIENTRAS SE MANTIENE UN VIRAJE COORDINADO A NIVEL Y VELOCIDAD CONSTANTE, EL FACTOR DE CARGA IMPUESTO SERÁ: | C | DIRECTAMENTE RELACIONADO AL PESO DEL AVIÓN | AFECTADO POR LA RATA DE VIRAJE | CONSTANTE | |
| 53 | IDENTIFIQUE EL TIPO DE ESTABILIDAD SI EL AVIÓN TRATA DE REGRESAR A SU ACTITUD ORIGINAL AL ESTAR CAMBIADA CON LOS CONTROLES DE MANDO U OTRO TIPO DE PERTURBACIÓN: | A | ESTABILIDAD DINÁMICA POSITIVA | ESTABILIDAD ESTÁTICA POSITIVA | ESTABILIDAD DINÁMICA NEGATIVA | |
| 54 | ¿CÓMO SE LLAMA LA MÁXIMA VELOCIDAD POSIBLE SIN QUE SURJA EL FLUJO SUPERSÓNICO SOBRE EL ALA? | B | VELOCIDAD DE VIBRACIÓN INICIAL / (INITIAL BUFFET SPEED) | MACH CRÍTICO | ZONA TRANSÓNICA / TRANSONIC INDEX | |
| 55 | EL FLUJO CON EXPANSIÓN ISENTRÓPICA, ES: | A | ADIABÁTICA | NO ADIABÁTICA | ISOTÉRMICA | |
| 56 | AL ASCENDER CON VELOCIDAD ÓPTIMA DE ASCENSO, DETERMINAMOS QUE AL RECORRER 100 MN TENEMOS UN NIVEL DE VUELO DE 30.000 FT ¿CUÁL SERÁ EL MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO EN ESTE CASO? | B | 15° | 2,8° | 10° | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|--|---|----------|
| 57 | ¿CUÁNDO SE USAN NORMALMENTE LOS ALERONES INTERNOS, EN LOS AVIONES QUE POSEEN ESTA CONFIGURACIÓN AERODINÁMICA? | C | A BAJA VELOCIDAD SOLAMENTE | A ALTA VELOCIDAD SOLAMENTE | A CUALQUIER VELOCIDAD | |
| 58 | ¿CUÁLES DE LOS SIGUIENTES SE CONSIDERAN CONTROLES AUXILIARES DE VUELO? | C | RUDDERVATOR | UPPER RUDDER | LEADING EDGE SLATS | |
| 59 | ¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DEL "SERVO TAB" ? | B | MOVER LOS CONTROLES DE VUELO EN CASO DE OPERACIÓN MANUAL | REDUCE LAS FUERZAS REQUERIDAS AL DESPLAZAR LAS SUPERFICIES DE CONTROL | EVITA EL MOVIMIENTO A MÁXIMA DEFLEXIÓN DE LA SUPERFICIE DE CONTROL ORIGINADO POR FUERZAS AERODINÁMICAS. | |
| 60 | ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE LOS FLAPS DELANTEROS (LEADING EDGE FLAPS)? | A | AUMENTAR LA CURVA SUPERIOR DEL ALA Y POR CONSECUENCIA AUMENTA LA SUSTENTACIÓN | REDUCIR SUSTENTACIÓN SIN AUMENTO DE LAS VELOCIDAD | DIRIGIR EL FLUJO DE AIRE SOBRE EL TOPE DEL ALA A ALTA VELOCIDAD | |
| 61 | CUANDO SE EFECTÚA UN ATERRIZAJE SIN EL USO DE SUPERFICIES HIPERSUSTENTADORAS (FLAPS, SLATS, ETC) ATERRIZAJE LIMPIO, EL ÁNGULO DE ATAQUE EN LA APROXIMACIÓN SERÁ MAYOR O MENOR QUE EL NORMAL | A | MAYOR QUE EL NORMAL | MENOR QUE EL NORMAL CON USO DE HIPERSUSTENTADORAS | MENOR SI SE ATERRIZA CON MÁS PESO RELATIVO | |
| 62 | ¿DE QUÉ FACTOR DEPENDE EL CRITERIO PARA EL USO DE PISTA COMPENSADA Y NO COMPENSADA? | C | DE EL FACTOR DE CARGA | DE EL PESO DE ATERRIZAJE | DE LA FORMA QUE SE HAYA ELEGIDO EL VALOR DE LA V1 | |
| 63 | ¿EL VIENTO DE FRENTE O DE COLA ES CUANTIFICABLE EN EL VELOCÍMETRO? | B | CIERTO | FALSO | | |
| 64 | ¿QUÉ INDICARÁ AL PILOTO SI LA COMPONENTE DE VIENTO EN VUELO DE CRUCERO AUMENTA O DISMINUYE? | C | LA VELOCIDAD (IAS) AUMENTA O DISMINUYE SEGÚN SEA EL CASO | SI LA COMPONENTE ES DE COLA DISMINUYE LA VELOCIDAD CALIBRADA DEL AIRE (CAS). | AFECTARÍA LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA (GS) | |
| 65 | LOS SPOILERS EXTENDIDOS A POSICIÓN SPEED BRAKES AUMENTAN EN ALTO GRADO LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DE UN AVIÓN | B | CIERTO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|--|--|---|----------|
| 66 | ¿QUÉ CONDICIÓN DE "WIND SHEAR" OCASIONA UN AUMENTO DE IAS? | C | AUMENTO DEL VIENTO DE COLA Y DISMINUCIÓN DEL VIENTO. DE FRENTE | AUMENTO DEL VIENTO DE COLA Y EL DE FRENTE | DISMINUCIÓN DEL VIENTO DE COLA Y AUMENTO DEL VIENTO DE FRENTE | |
| 67 | PARA PODER AUMENTAR LA VELOCIDAD, CON RESPECTO A LA DEL SONIDO, EVITANDO QUE SE FORME ONDA DE CHOQUE (COMPRESIBILIDAD) EN EL FLUJO DEL ALA, ÉSTA DEBE POSEER UNA DE LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS? | B | ALAS MÁS GRUESAS, DE MÁS DEL 15% DE LA LONGITUD DE LA M.A.C. | DELGADAS Y CON ÁNGULO DE FLECHADO | DE GRAN SUPERFICIE | |
| 68 | ¿CUÁL DE LAS NOMENCLATURAS ABAJO DESCRITAS DEFINE EL TÉRMINO VELOCIDAD DE MANIOBRA? | C | V2 | VMCG | VB | |
| 69 | CUÁNDO UN AVIÓN DESPUÉS DE ABANDONAR EL SUELO, SUBE CON: TREN ABAJO, FLAPS DE DESPEGUE, EMPUJE DE DESPEGUE, EL TREN EN TRÁNSITO, ESTARÁ EN: | A | EL PRIMER SEGMENTO DE DESPEGUE | EL SEGUNDO SEGMENTO DE DESPEGUE | EL SEGMENTO DE TRANSICIÓN | |
| 70 | UN ALTO ÁNGULO DE ATAQUE ¿ PUEDE PRODUCIR PERTURBACIONES EN EL FLUJO DE ADMISIÓN DE UNA TURBINA? | A | CIERTO | FALSO | | |
| 71 | LA FÓRMULA DE LA SUSTENTACIÓN DE UN AVIÓN ES $L = CL \cdot Q \cdot S$ DE DÓNDE Q ES: | B | PRESIÓN ESTÁTICA | PRESIÓN DINÁMICA | DENSIDAD DEL AIRE EN ATMÓSFERA TIPO | |
| 72 | ¿A QUÉ SE LLAMA N° DE MACH CRÍTICO? | B | EL QUE LLEVA EL AVIÓN CUANDO LA VELOCIDAD ES IGUAL A LA DEL SONIDO | LA QUE ALCANZA LA CORRIENTE EN ALGÚN PUNTO, EN EL QUE LAS MOLÉCULAS DE AIRE SUPERAN LA VELOCIDAD DEL SONIDO. | CUANDO ES MAYOR QUE UNO (1) | |
| 73 | LA VELOCIDAD V1 ES AQUELLA EN LA QUE: | A | EL PILOTO DEBE DECIDIR SI CONTINÚA EL DESPEGUE O ABORTA EN CASO DE FALLA DE UN MOTOR | EL PILOTO ASCIENDE CON UN MOTOR FUERA. | EL PILOTO ROTA EL AVIÓN CON UN MOTOR FUERA. | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|---|---|----------|
| 74 | ¿CUÁNDO SE DICE QUE UN AVIÓN TIENE LIMITACIÓN DE PESO POR 2º SEGMENTO? | C | CUANDO NO CUMPLE UNOS REQUISITOS MÍNIMOS DE SUBIDA CON TODOS LOS MOTORES OPERATIVOS | CUANDO LA VELOCIDAD EN PISTA ES TAL QUE LOS NEUMÁTICOS PUEDEN REVENTAR | CUANDO NO CUMPLEN LOS REQUISITOS DE SUBIDA CON UN MOTOR INOPERATIVO | |
| 75 | ¿CUÁLES DE LOS SIGUIENTES FACTORES NO AFECTA A LAS CONDICIONES DE SUBIDA EN EL SEGUNDO SEGMENTO? | C | ELEVACIÓN DEL AEROPUERTO | TEMPERATURA | LONGITUD DE PISTA | |
| 76 | CUÁNDO LA VELOCIDAD DE DECISIÓN ES LA VELOCIDAD CRÍTICA, SE DICE QUE SE OPERA CON: | C | CLEARWAY | STOPWAY | PISTA COMPENSADA | |
| 77 | SI SE PRODUCE ENGELAMIENTO EN LAS ALAS, ESTO HACE QUE CAMBIE EL VALOR DE LA SUSTENTACIÓN. | A | CIERTO | FALSO | | |
| 78 | AL AUMENTAR LA TEMPERATURA DEL AIRE, LA VELOCIDAD DEL SONIDO: | A | AUMENTA | DISMINUYE | NO VARIA | |
| 79 | AL AUMENTAR LA VELOCIDAD, PARA PRODUCIR LA MISMA SUSTENTACIÓN SE REQUIERE UN ÁNGULO DE ATAQUE QUE SEA: | C | MAYOR | IGUAL | MENOR | |
| 80 | ¿DEBIDO A QUE EFECTO, LA DENSIDAD DEL AIRE ES FACTOR LIMITANTE PARA DEFINIR LA (VNE)? | C | A LA PERTURBACIÓN AERODINÁMICA RELATIVA A ESTA CONDICIÓN | AL ACERCAMIENTO AL MACH CRÍTICO, PARA UNA VNE ESPECÍFICA PARA CUALQUIER AVIÓN | DEBIDO A QUE LA FUERZA DE TORSIÓN SOBRE LAS ALAS Y/ O SI EXISTIESEN DAÑOS ESTRUCTURALES LA INCIDENCIA DE LA FUERZA SOBRE LA ESTRUCTURA DEL AVIÓN ES MAYOR | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|-------|--|---|--|----------|
| 81 | LA LIMITACIÓN DE PESO AL DESPEGUE POR SEGUNDO SEGMENTO DEPENDE DE: | C | LA LONGITUD ASFALTADA DE LA SEGUNDA MITAD DE LA PISTA | LA HUMEDAD EN LA SEGUNDA MITAD DE LA PISTA | LA TEMPERATURA AMBIENTE, PESO, GRADIENTE DE PISTA POSICIÓN DE HIPERSUSTENTADORAS, POTENCIA USADA Y ALTITUD DE LA PISTA | |
| 82 | EN LOS DISTINTOS CÁLCULOS DE PERFORMANCE DE CUALQUIER SEGMENTO DEL DESPEGUE SE CONSIDERA QUE: | A | UNO DE LOS MOTORES ESTÁ INOPERATIVO | TODOS LOS MOTORES ESTÁN OPERANDO | ES INDEPENDIENTE DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS MOTORES | |
| 83 | LA OPERACIÓN CRUCERO LONG RANGE ES LA QUE SE EFECTÚA A UNA VELOCIDAD TAL QUE PERMITE OBTENER: | A | MÁXIMO ALCANCE | MÁXIMA AUTONOMÍA | PÉRDIDA DEL 1% EN EL MÁXIMO ALCANCE | |
| 84 | ¿CUÁLES SON LOS DIFERENTES TIPOS DE ESTABILIDAD ESTÁTICA? | C | ESTABILIDAD ESTÁTICA NEGATIVA (INESTABLE) , POSITIVA (ESTABLE) Y DINÁMICA | ESTABILIDAD ESTÁTICA DINÁMICA Y NEUTRA | ESTABILIDAD ESTÁTICA POSITIVA (ESTABLE), NEGATIVA (INESTABLE) Y NEUTRA (INDIFERENTE) | |
| 85 | ¿CUÁNTOS TIPOS DE ESTABILIDAD DE VUELO HAY? | A | DINÁMICA, ESTÁTICA | CONVERGENTE DIVERGENTE INDIFERENTE | NEUTRA, INDIFERENTE | |
| 86 | POR QUE SE PRODUCE LA PÉRDIDA POR ALTA VELOCIDAD: | A | POR EXCESIVO ÁNGULO DE ATAQUE | POR FORMACIÓN DE ONDAS DE CHOQUE (COMPRESIBILIDAD) Y CORRIMIENTO DEL CENTRO DE PRESIÓN HACIA EL BORDE DE FUGA, HACIENDO TENDER LA SUSTENTACIÓN A CERO | POR EXCESO DE POTENCIA | |
| 87 | ¿QUÉ DIFERENCIA EXISTE ENTRE EL PRIMER Y SEGUNDO SEGMENTO DE DESPEGUE? | C | EN EL 1° SEGMENTO LOS FLAPS ESTÁN EXTENDIDOS, Y EN EL 2° SEGMENTO LOS FLAPS ESTÁN RETRACTADOS. | EN EL 1° SEGMENTO LOS FLAPS ESTÁN RETRACTÁNDOSE, Y EN EL 2° SEGMENTO EL TREN ESTÁ ADENTRO | EN EL 1° SEGMENTO EL TREN ESTÁ SUBIENDO Y EN EL 2° SEGMENTO EL TREN ESTÁ RETRACTADO. | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|--|---|--|----------|
| 88 | SI UN AVIÓN ABORTA EL DESPEGUE, PODEMOS PENSAR QUE: | B | NO SE PUEDE DETERMINAR LA VELOCIDAD DE REFERENCIA A LA CUAL ABORTÓ | ABORTÓ ANTES Ó EN LA V1 | ABORTÓ DESPUÉS DE LA V1 | |
| 89 | EL GRADIENTE DE PISTA MÁXIMA AUTORIZADA NORMALMENTE PARA UTILIZARSE POR AVIONES REACTORES ES: | C | + - 1% | + - 10% | + - 2% | |
| 90 | ¿EN RELACIÓN A QUE VIENE DADO EL ESPESOR DEL ALA? | A | EN PORCENTAJE DE LA MAC HASTA UN VALOR MÁXIMO DE 15% DE DICHA CUERDA | EN RELACIÓN AL VALOR DE ACELERACIÓN DE LA CORRIENTE EN EL EXTRADÓS | EN RELACIÓN A LA CAPACIDAD DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE QUE ESTÁN DENTRO DEL ALA | |
| 91 | EN TODO AVIÓN VOLANDO A VELOCIDAD CONSTANTE SE CUMPLE LA CONDICIÓN DE: | C | EL PESO ES IGUAL A LA RESISTENCIA | EL EMPUJE ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN | EL EMPUJE ES IGUAL A LA RESISTENCIA | |
| 92 | LOS FLAPS SE USAN PRINCIPALMENTE PARA : | C | AUMENTAR LA EFICACIA DE LOS MANDOS A PEQUEÑAS VELOCIDADES | PERMITIR UN DESPEGUE MÁS SEGURO SOBRE OBSTÁCULOS MÁS ALTOS | REDUCIR LA VELOCIDAD AL ATERRIZAJE, Y AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN TOTAL PARA DESPEGUES DE CARRERA CORTA | |
| 93 | EL USO DE LOS FLAPS REPORTA UNA SERIE DE VENTAJAS AL AVIÓN. ¿CUÁL DE LAS DE LAS RESPUESTAS ENUNCIADAS A CONTINUACIÓN NO ES CIERTA? | C | PERMITE UNA VELOCIDAD MENOR DE ATERRIZAJE | PERMITE UN ÁNGULO DE DESCENSO MÁS PRONUNCIADO SIN AUMENTAR LA VELOCIDAD | PERMITE AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN A BAJAS VELOCIDADES | |
| 94 | EN CONFIGURACIÓN DE ATERRIZAJE UN AVIÓN MULTIMOTOR DEBERÁ TENER UN GRADIENTE DE DESCENSO MÍNIMO DE: | A | 3,2% | 2,1% | 2,4% | |
| 95 | UN CLEARWAY DEBE CUMPLIR LOS SIGUIENTES REQUISITOS: | C | TENER UNA ANCHURA NO INFERIOR A 500 PIES | LOS OBSTÁCULOS QUE EXISTAN NO DEBERÁN SOBREPASAR LOS 35 PIES | A Y B SON CORRECTAS | |
| 96 | LA GUIÑADA QUE SE PRODUCE AL MOMENTO DE INICIAR LA CARRERA DE DESPEGUE ES GENERADA POR EL EFECTO: | C | TIERRA | P-FACTOR | TORQUE | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|---|---|----------|
| 97 | EL USO DEL COMPENSADOR NOS PERMITE: | C | DISMINUIR LAS FUERZAS EN EL COMANDO PARA UN CAMBIO DE ACTITUD O DIRECCIÓN | EQUILIBRAR EL AVIÓN PARA UNA CONDICIÓN ESPECÍFICA DE VUELO | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 98 | AL REALIZAR UN DESPEGUE CON VIENTO DE COLA LA DISTANCIA REQUERIDA PARA EL DESPEGUE (TDR) SERÁ: | B | EL 10% DE LA DISTANCIA DE DESPEGUE | EL 150% DE LA DISTANCIA DE DESPEGUE. | EL 50% DE LA DISTANCIA DE DESPEGUE. | |
| 99 | EXISTEN LIMITACIONES POR EFECTOS DE VIENTO CRUZADO QUE PUEDEN EXCEDER LA CAPACIDAD DE MOMENTO PRODUCIDO POR EL RUDDER PARA MANTENER LA LÍNEA DE VUELO | A | CIERTO | FALSO | | |
| 100 | ¿QUÉ PUEDE OCURRIR CUANDO EN UNA MANIOBRA SE EXCEDE LA CARGA ALAR PARA CL MAX? | B | SE FORMAN ONDAS DE CHOQUE NORMALES Y ALTA VIBRACIÓN ESTRUCTURAL | EL AVIÓN PIERDE SUSTENTACIÓN Y ENTRA EN ACTITUDES INCONTROLABLES STALL ACELERANDO MÁXIMAS "G" PERMITIDAS POR MANUAL | ENTRARÁ EN PICADA PRONUNCIADA Y SE RECUPERA AL PERDER ENERGÍA | |
| 101 | UNO DE LOS PELIGROS DE PISTA HÚMEDA ES: | C | OBSTÁCULOS | VIENTO DE FRENTE | HIDROPLANEAO (PÉRDIDA DE TRACCIÓN) | |
| 102 | EN AVIONES CON MOTORES PROPULSORES POR HÉLICES SITUADOS EN EL BORDE DE ATAQUE DE LAS ALAS, ¿EL FLUJO DE AIRE PRODUCIDO POR ÉSTAS, INFLUYE SOBRE LA SUSTENTACIÓN? | A | CIERTO | FALSO | | |
| 103 | EN EL DESPEGUE EN CAMPO CORTO EL LIFT-OFF SE HACE A: | B | VX | VR | VSO | |
| 104 | EL PRIMER PASO A EJECUTAR PARA RECUPERAR UNA BARRENA ES: | B | FULL PEDAL OPUESTO A LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN DE LA BARRENA | COMANDO TODO HACIA ADELANTE | ALERÓN HACIA LA IZQUIERDA | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|-------|--|---|--|----------|
| 105 | ¿CUÁL DE LAS SENTENCIAS ABAJO DEFINIDAS CORRESPONDE AL EFECTO DEL "TUBO DE LAVAL" REFERENTE AL FLUJO SUPERSÓNICO EN UN MOTOR A REACCIÓN? | A | ESTÁ CONFORMADO POR UN TUBO DE ENTRADA DIVERGENTE ABOTELLAMIENTO (VÉNTURI) TOBERA DIVERGENTE FLUÍDO FORMACIÓN DE ONDA DE CHOQUE NORMAL DESPUÉS DEL VÉNTURI Y FLUJO SUBSÓNICO | TUBO DE GEOMETRÍA VARIABLE CON ESTANCAMIENTO EN LA ENTRADA DE ADMISIÓN DEL TURBOCOMPRESOR | TUBO DE ENTRADA CONVERGENTE PARA DIVERGER EN EXPANSIÓN DEL FLUIDO PARA RÉGIMEN SUBSÓNICO | |
| 106 | ¿CUÁL DE LAS SENTENCIAS ABAJO DESCRITAS CORRESPONDE A EL CONCEPTO DE ESTABILIDAD ESTÁTICA? | A | ES LA TENDENCIA DE UNA AERONAVE PARA RETORNAR O NO A SU POSICIÓN A SU POSICIÓN ORIGINAL | ES LA CAPACIDAD DE VOLVER A LA POSICIÓN FINAL DESPUÉS DE HABER PASADO POR LA POSICIÓN INICIAL AL SER PERTURBADO POR ALGUNA FUERZA | ES EL NÚMERO DE DESPLAZAMIENTOS QUE SE GENERAN DESPUÉS DE UNA PERTURBACIÓN PARA VOLVER A SU POSICIÓN INICIAL | |
| 107 | ¿QUÉ ES ESTABILIDAD DINÁMICA? | B | ES LA QUE SE GENERA POR LA ENERGÍA CINÉTICA CONCENTRADA EN EL PUNTO DE MAYOR VALOR EN LA SUMATORIA DE LAS FUERZAS PERTURBADORAS | ES LA TENDENCIA DE LA AERONAVE A OSCILAR PARA RETORNAR A SU POSICIÓN ORIGINAL EN UN TIEMPO RELATIVO | ES LA ESTABILIDAD PRODUCIDA POR LA RESISTENCIA DEL AIRE SOBRE TODAS LAS SUPERFICIES | |
| 108 | UN AVIÓN SE ENCUENTRA A UNA ALTITUD DE 31.000 FT. ¿A QUÉ DISTANCIA DEBE INICIARSE EL DESCENSO PARA MANTENER UN RECORRIDO DE DE 300 FT/NM? | B | 80 NM | 93 NM | 100 NM | |
| 109 | ¿CUÁL DE LOS EFECTOS ABAJO DESCRITOS SE PRODUCE EN UNA HÉLICE PARA MOVER UN AVIÓN? | B | ACCIÓN Y REACCIÓN | TRACCIÓN | INERCIA | |
| 110 | ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES CONCEPTOS CORRESPONDE AL EFECTO COANDA? | A | CAPACIDAD DE UN FLUIDO DE ADHERIRSE A UNA SUPERFICIE CURVA (VISCOCIDAD DE LOS FLUIDOS) | CAPACIDAD DE INTERCAMBIO DE CALOR DE LOS FLUIDOS | CAPACIDAD ADIABÁTICA DE LOS FLUIDOS GASEOSOS | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|---|---------------------------------------|----------|
| 111 | EL AIRE MENOS DENSO, QUE EFECTOS PRODUCE EN EL PERFORMANCE DEL AVIÓN | C | DISMINUCIÓN DE LA POTENCIA DEL MOTOR | AL SER EL AIRE MENOS DENSO DISMINUYE LA TRACCIÓN QUE GENERA LAS ASPAS DE UNA HÉLICE | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 112 | ¿CUÁL ES EL MOTOR CRÍTICO EN UN BIMOTOR? | A | AQUEL QUE PRODUCIRÁ LA GUIÑADA MÁS PRONUNCIADA | AQUEL QUE GENERA EL MENOR EMPUJE | AQUEL QUE GENERA LA MENOR RESISTENCIA | |
| 113 | BAJO QUE CONDICIÓN NUNCA DEBERÍA PRACTICARSE STALL EN UN BIMOTOR | B | CON EL AVIÓN CONFIGURADO | CON VELOCIDAD DE MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO | CON UN MOTOR INOPERATIVO | |
| 114 | ¿QUÉ ES LA BLUE LINE? | A | MEJOR VELOCIDAD DE ASCENSO CON UN MOTOR OPERATIVO | VELOCIDAD DE NUNCA EXCEDER | VELOCIDAD NORMAL DE OPERACIONES | |
| 115 | SI UN AVIÓN DE 2.000 LBS DE PESO ES SOMETIDO A UN FACTOR DE CARGA DE 6.000 LBS A CUANTAS GRAVEDADES FUE SOMETIDO | C | 1G | 2G | 3G | |
| 116 | A MAYOR ALTITUD LA DENSIDAD DEL AIRE | A | ES MENOR | ES MAYOR | ES IGUAL | |
| 117 | EN AIRE HÚMEDO O EN PRESENCIA DE PRECIPITACIONES LA DENSIDAD DEL AIRE ES | C | MAYOR | IGUAL | MENOR | |
| 118 | UNA MAYOR DENSIDAD DEL AIRE SE RELACIONA A | B | MENOS SUSTENTACIÓN | MÁS SUSTENTACIÓN | NINGUNA ES CORRECTA | |
| 119 | LA TEMPERATURA ES INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA DENSIDAD DEL AIRE | A | CIERTO | FALSO | | |
| 120 | LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA ES DIRECTAMENTE PROPORCIONAL A LA DENSIDAD DEL AIRE | B | FALSO | CIERTO | | |
| 121 | EL YAW DAMPER PERMITE EVITAR LAS OSCILACIONES PRODUCIDAS POR EL DUTCH ROLL | A | CIERTO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|---|----------------------------|----------|
| 122 | EL EFECTO SUELO PRODUCE QUE: | C | LA AERONAVE SE DESPLOME ABRUPTAMENTE | LA AERONAVE TIENDA A PERDER EL CENTRO DE PISTA | UN AUMENTO DE SUSTENTACIÓN | |
| 123 | UN AEROPUERTO UBICADO A GRAN ALTITUD ES UNA CONDICIÓN FAVORABLE PARA EL DESPEGUE | B | CIERTO | FALSO | | |
| 124 | UNA PISTA MOJADA AUMENTA LA FRICCIÓN DE LOS NEUMÁTICOS CON LA PISTA FAVORECIENDO LA CARRERA DE DESPEGUE | B | CIERTO | FALSO | | |
| 125 | OPERAR CON CRITERIO DE PISTA COMPENSADA ES OPCIONAL Y A CRITERIO DEL PILOTO | A | FALSO | CIERTO | | |
| 126 | LA CAPA LAMINAR SE ROMPE CUANDO: | A | AUMENTAMOS EL ANGULO DE ATAQUE EXCESIVAMENTE | DISMINUIMOS LA VELOCIDAD | BAJAMOS EL MORRO DEL AVIÓN | |
| 127 | SI OPERAMOS CON CRITERIO DE PISTA NO COMPENSADA NOS ARRIESGAMOS A | C | ATERRIZAR Y NO PODER DESPEGAR EN LA MISMA LONGITUD DE PISTA | ABORTAR EL DESPEGUE EN LA V1 Y NO PODER FRENAR LA AERONAVE EN LA LONGITUD DE PISTA RESTANTE | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 128 | EL EFECTO DE FLUJO EN ESPIRAL DE LA HÉLICE PRODUCE | B | GUIÑADA A LA DERECHA | GUIÑADA A LA IZQUIERDA | NINGUNA ES CORRECTA | |
| 129 | CUANDO BAJAMOS LOS FLAPS EL MORRO DEL AVIÓN TENDERÁ A BAJAR | B | CIERTO | FALSO | | |
| 130 | UN PILOTO PUEDE IDENTIFICAR UN WINDSHEAR CUANDO... | C | UN INCREMENTO/DISMINUCIÓN DE LA GROUND SPEED ALREDEDOR DE LOS 15 NUDOS ABRUPTAMENTE | VARIACIÓN DE RÉGIMEN DE ASCENSO O DESCENSO ALREDEDOR DE LOS 500 PIES POR MINUTOS | TODAS LAS ANTERIORES | |

FACTORES HUMANOS

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|----------|---|---|---|---|--|
| 1 | MOVIMIENTO AUTOCINÉTICO NOCTURNO, ES UN FENÓMENO DE APRECIACIÓN VISUAL QUE CONSISTE EN: | B | LA PERCEPCIÓN DE LA DISTANCIA A UN PUNTO REFERENCIAL, CON RESPECTO AL OBSERVADOR (PILOTO) | VOLANDO HACIA UN FARO O LUZ SOBRE FONDO OSCURO, SE PRODUCE UN MOVIMIENTO DE DESPLAZAMIENTO DEL PUNTO DE ÁNGULOS | ES EL ÁNGULO DE PARALAJE, PRODUCIDO POR LA POSICIÓN DEL OBSERVADOR, CON RESPECTO A UN PUNTO ALINEADO A LA TRAYECTORIA | ES LA SENSACIÓN DE MOVIMIENTO RETRÓGRADO DEL PILOTO | |
| 2 | EL EFECTO DE "BLACK OUT" EN EL PILOTO, SE PRODUCE POR: | B | PÉRDIDA O DESUBICACIÓN ESPACIAL, AL EFECTUAR UNA MANIOBRA | PÉRDIDA TEMPORAL DE LA VISIÓN, DEBIDO A FALTA DE IRRIGACIÓN AL CEREBRO POR EFECTO DE ALTAS "G" POSITIVAS | EFECTO DE ENCANDILAMIENTO EN UN VUELO NOCTURNO, AL CORTAR ILUMINACIÓN ALTA EN LA CABINA DE MANDO | SENSACIÓN DE SUEÑO INTENSO, EN VUELOS NOCTURNOS PROLONGADOS | PÉRDIDA DE LA VISIÓN, POR FALTA DE IRRIGACIÓN SANGUÍNEA AL CEREBRO |
| 3 | EL DIÓXIDO DE CARBONO, ACTÚA COMO REGULADOR DE LA ACTIVIDAD RESPIRATORIA: | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 4 | EL ESTADO DE BUENA SALUD EN EL SER HUMANO, ES EL RESULTADO DEL BUEN FUNCIONAMIENTO DEL FACTOR BIOLÓGICO ÚNICAMENTE | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 5 | LA BARO-OTITIS, ES UN FENÓMENO RELACIONADO CON EL OÍDO MEDIO, DEBIDO A QUE LAS PRESIONES NO SE HAN IGUALADO | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 6 | EN EL CASO DE UN VUELO NOCTURNO, EL PILOTO, DEBIDO A LA ESCASA LUMINOSIDAD, UTILIZA LA LLAMADA VISIÓN PERIFÉRICA | A | CIERTO | FALSO | | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|----------|--------------------------------|--|---|-----------------------------------|---------------------|
| 7 | EN EL DESCENSO , LA TROMPA DE EUSTAQUIO, ES LA QUE SE ENCARGA DE IGUALAR LAS PRESIONES ENTRE EL OÍDO MEDIO Y EL EXTERNO | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 8 | EL SENTIDO DEL EQUILIBRIO DEL PILOTO, ESTÁ RELACIONADO DIRECTAMENTE CON: EL RUIDO AMBIENTAL DE LA CABINA DE LA AERONAVE | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 9 | LA VISIÓN NOCTURNA, ES DE TIPO : | C | CENTRAL | A COLOR | PERIFÉRICA | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 10 | LOS CANALES SEMI CIRCULARES, SON ÓRGANOS, QUE FUNCIONAN DANDO AL CEREBRO LA INFORMACIÓN ADECUADA, DE: | A | SENTIDO DE GIRO DEL CUERPO | CAMPO VISUAL | AGUDEZA AUDITIVA | CAMBIOS DE PRESIÓN | |
| 11 | EL STRESS EN AVIACIÓN, SUELE ESTAR ASOCIADO CON | C | VELOCIDAD Y ALTURA | TEMPERATURA Y ACTITUD DEL AVIÓN | TRABAJO, PROBLEMAS FÍSICOS Y PROBLEMAS PERSONALES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 12 | EL DISBARISMO ES UN FENÓMENO, EL CUAL ES PRODUCIDO POR: | B | EXCESO DE OXÍGENO EN LA SANGRE | DISMINUCIÓN O AUMENTO BRUSCO DE LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA | UNA LUZ BRILLANTE INTENSA | DISMINUCIÓN GRADUAL DE LA PRESIÓN | |
| 13 | EL PILOTO DE UNA AERONAVE, EN CONDICIONES DE VUELO DIURNO DEBE USAR OXÍGENO ADICIONAL, A PARTIR DE: | A | 10.000 PIES DE ALTURA | 5.000 PIES DE ALTURA | 15.000 PIES DE ALTURA | 1000 PIES DE ALTURA | 8000 PIES DE ALTURA |
| 14 | LAS REGULACIONES INDICA QUE UN PILOTO QUE HA PRACTICADO SUBMARINISMO, O BUCEO AUTÓNOMO, NO DEBE VOLAR ANTES DE: | B | UNA HORA | 24 HORAS | UNA SEMANA | UN MES | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|----------|---------------------|-----------------------|--------------------------|----------------------|----------------------|
| 15 | HIPOXIA Y ANOXIA, SON TÉRMINOS: | B | SINÓNIMOS | DIFERENTES | CONTRARIOS | A Y C SON CORRECTAS | |
| 16 | ¿QUÉ FACTOR O FACTORES, INFLUIRÁN PARA QUE UN SER HUMANO GOCE DE BUENA SALUD? | D | EL FACTOR BIOLÓGICO | EL FACTOR PSICOLÓGICO | EL FACTOR SOCIAL | TODOS LOS ANTERIORES | |
| 17 | LOS FACTORES QUE ACELERAN LA PRESENCIA DE LA HIPOXIA, SON: | C | EL FRÍO | LA OBESIDAD | EL TABAQUISMO | LAS DROGAS | TODAS LAS ANTERIORES |
| 18 | LAS ILUSIONES SENSORIALES, PUEDEN LLEARNOS A UNA DESORIENTACIÓN ESPACIAL: | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 19 | ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES SISTEMAS, ES IMPORTANTE PARA AYUDARNOS A MANTENER EL EQUILIBRIO Y LA ORIENTACIÓN? | B | EL SISTEMA NERVIOSO | EL SISTEMA VISUAL | EL SISTEMA PROPIOCEPTIVO | TODAS LAS ANTERIORES | NINGUNA ES VERDADERA |
| 20 | LA CONFIABILIDAD DEL SISTEMA VISUAL, ES MUY REDUCIDA POR DEBAJO DE LOS 20.000 PIES | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 21 | LOS PILOTOS DE AVIONES A HÉLICE, ESTÁN MÁS EXPUESTOS A SUFRIR DESORIENTACIÓN ESPACIAL. | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 22 | BENDS ES: UNA ENFERMEDAD PRODUCIDA POR DESCOMPRESIÓN, DEBIDA A LOS GASES LIBERADOS DE LÍQUIDOS DEL CUERPO | A | CIERTO | FALSO | | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|----------|--|---|---|------------------------------------|----------|
| 23 | LA REDUCCIÓN DE POSIBILIDADES DE HIPOXIA ,Y MANIFESTACIONES PRODUCIDAS POR GASES EN SOLUCIÓN, ES UNA VENTAJA DE LA PRESURIZACIÓN: | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 24 | HOMEOSTASIS, ES EL ESTADO DEL BUEN FUNCIONAMIENTO DE NUESTROS ÓRGANOS, Y SU RELACIÓN ENTRE ELLOS. ESTE ENUNCIADO CORRESPONDE A LA LEY DE: | B | LEY DE BOYLE | LEY DE DALTON | LEY DE KEPLER | LEY DE DARWIN | |
| 25 | INTENSIDAD Y FRECUENCIA, SON CARACTERÍSTICAS DEL RUIDO: | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 26 | LA POSIBILIDAD DE ESTAR HIPÓXICO POR INHALACIÓN DE MONÓXIDO DE CARBONO AUMENTA SI : | B | LA HUMEDAD DISMINUYE | LA ALTURA AUMENTA | LA DEMANDA DE OXÍGENO AUMENTA | TODAS SON VERDADERAS | |
| 27 | ¿CUÁL DE LOS PÁRRAFOS ES VERDADERO, RELATIVO A LA PRESENCIA DE ALCOHOL EN EL CUERPO HUMANO? | C | UNA PEQUEÑA CANTIDAD DE ALCOHOL, AUMENTA LA AGUDEZA DE LA VISIÓN | EL AUMENTO DE ALTITUD, DISMINUYE LOS EFECTOS ADVERSOS DEL ALCOHOL | EL JUICIO Y LA HABILIDAD DE TOMAR DECISIONES, PUEDE AFECTARSE ADVERSAMENTE AÚN CON UNA PEQUEÑA DOSIS DE ALCOHOL | TODAS SON CORRECTAS | |
| 28 | ¿CUÁLES SON LOS SÍNTOMAS DE HIPERVENTILACIÓN? | D | PÉRDIDA DEL EQUILIBRIO | DISMINUCIÓN DE LA RATA DE RESPIRACIÓN | EUFORIA, SENSACIÓN DE ESTAR BIEN | AUMENTAR DE LA RATA DE RESPIRACIÓN | |
| 29 | PARA SOBREPONERSE A LOS SÍNTOMAS DE HIPERVENTILACIÓN, EL PILOTO DEBE: | B | TRAGAR O MASTICAR | DISMINUIR LA RATA RESPIRATORIA | AUMENTAR LA RATA RESPIRATORIA | TODAS SON CORRECTAS | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|----------|--|-------------------------------|---|--|----------------------|
| 30 | ¿QUÉ ES LO MÁS PROPENSO A SUCEDER, COMO RESULTADO DE LA HIPERVENTILACIÓN ? | C | INSUFICIENCIA DE OXÍGENO | EXCESO DE MONÓXIDO DE CARBONO | INSUFICIENCIA DE DIÓXIDO DE CARBONO | TODAS SON CORRECTAS | |
| 31 | PARA SOBREPONERSE A LA DESORIENTACIÓN ESPACIAL, EL PILOTO DEBE: | C | CREER EN LAS SENSACIONES DE SUS SENTIDOS | AUMENTAR LA RATA RESPIRATORIA | CREER EN LA INDICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA AERONAVE | NINGUNA SON CORRECTAS | |
| 32 | EL PRINCIPAL SÍNTOMA DE UNA BAROSINUSITIS, ES: | C | DOLOR DE ESTÓMAGO | DOLOR DENTAL | DOLOR EN LA CARA | DOLORES MUSCULARES | |
| 33 | EL TÉRMINO "TIEMPO DE CONCIENCIA ÚTIL", SE REFIERE AL MÁXIMO TIEMPO QUE TIENE EL PILOTO PARA TOMAR LAS MEDIDAS PARA SU SUPERVIVENCIA. | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 34 | LA VISIÓN, ÓRGANOS PROPIOCEPTIVOS, Y EL SENTIDO DEL EQUILIBRIO, CONSTITUYEN: | A | FUENTES DE INFORMACIÓN PARA LA ORIENTACIÓN | ENFERMEDADES DEL MOVIMIENTO | ALTERACIONES DE LA ORIENTACIÓN CON LA VELOCIDAD | EL PUNTO DE EQUILIBRIO DEL OÍDO MEDIO, Y BALANCE | |
| 35 | LA PÉRDIDA PARCIAL DE OXÍGENO EN LA SANGRE, SE CONOCE COMO: | B | ANOXIA | HIPOXIA | LA VISIÓN DE TÚNEL (REDUCCIÓN DEL CAMPO VISUAL) | BENS | |
| 36 | ¿SEGÚN LA RAV 91. 11, CUÁL SERÍA EL TÉRMINO DE TIEMPO, QUE SE REQUIERE PARA VOLAR DESPUÉS DE HABER INGERIDO LICOR? | C | 1 HORA ANTES DEL VUELO | 6 HORAS ANTES DEL VUELO | 8 HORAS ANTES DEL VUELO | 24 HORAS DESPUÉS | |
| 37 | ¿CUÁLES SERÍAN LAS ENFERMEDADES, PRODUCTO DEL USO INDISCRIMINADO POR EL USO DEL TABACO? | E | LAS ENFERMEDADES CARDÍACAS | LAS ENFERMEDADES PULMONARES | LAS ENFERMEDADES ARTERIALES | ONCOLÓGICAS | TODAS LAS ANTERIORES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|----------|--|--|---|---------------------------|----------|
| 38 | LOS CAMBIOS, PRODUCIDOS POR LAS VARIACIONES DE LA PRESIÓN BAROMÉTRICA EN LOS GASES DEL CUERPO, SE LLAMA: | B | HIPERVENTILACIÓN | DISBARISMO | HIPOXIA | ANOXIA | |
| 39 | SE DENOMINA ASFIXIA: | C | A LA INADECUADA TEMPERATURA DEL CUERPO HUMANO | A LA FALTA DE OXÍGENO EN EL CEREBRO | AL PASO INADECUADO DE AIRE A LOS PULMONES | TODAS SON CORRECTAS | |
| 40 | LAS CAUSAS DE ASFIXIA, PUEDEN SER: | A | SOFOCACIÓN, INMERSIÓN, AHOGAMIENTO, OBSTRUCCIÓN MECÁNICA | SOFOCACIÓN, BAJA TENSIÓN, AHOGAMIENTO, NERVIOSISMO | OBSTRUCCIÓN MECÁNICA, ALTA CANTIDAD DE AZÚCAR EN LA SANGRE, AHOGAMIENTO | NINGUNA SON CORRECTAS | |
| 41 | PUEDEN RESULTAR DAÑOS IRREVERSIBLES AL CEREBRO, SI UNA PERSONA DEJA DE RESPIRAR POR MÁS DE: | C | DIEZ MINUTOS | CINCO MINUTOS | CUATRO MINUTOS | TODAS SON CORRECTAS | |
| 42 | SON SÍNTOMAS DE SHOCK: | C | EL DESMAYO | LA PÉRDIDA E INCONSCIENCIA, Y DE SIGNOS VITALES | MAREOS, PALIDEZ, FRIALDAD EN LA PIEL, DESCENSO DE LA PRESIÓN ARTERIAL | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 43 | SE ENTIENDE POR PARO CARDÍACO: | B | DOLOR FUERTE EN EL PECHO | DESAPARICIÓN DEL LATIDO DEL CORAZÓN | LA MUERTE | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 44 | LAS LESIONES EN LAS QUE EL HUESO PIERDE SU CONTINUIDAD, SE DENOMINA: | B | DISLOCACIÓN | FRACTURA | ESGUINCE | EMBOLIA LIPOTRÓPICA | |
| 45 | EL OBJETIVO PRINCIPAL DE LOS PRIMEROS AUXILIOS EN CASO DE FRACTURA, ES: | C | RESTABLECER EL HUESO A SU POSICIÓN ORIGINAL | PARAR LA HEMORRAGIA | MANTENER INMÓVILES LOS HUESOS ROTOS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|----------|---|--|--|--|----------|
| 46 | EL INTERCAMBIO GASEOSO EN EL PULMÓN, CONSISTE EN: | B | EL PASO DE OXÍGENO DEL ALVÉOLO PULMONAR A LA SANGRE, Y DEL ANHÍDRIDO CARBÓNICO DE LA SANGRE AL ALVÉOLO, POR EFECTOS DE LA CONCENTRACIÓN | EL PASO DEL ANHÍDRIDO CARBÓNICO DEL ALVÉOLO A LA SANGRE, Y DEL OXÍGENO DE LA SANGRE AL ALVÉOLO, POR EFECTO DE LA PRESIÓN | EL OXÍGENO LIMITADO QUE LLEGA A LOS MÚSCULOS DEL CORAZÓN | EL PASO DEL OXÍGENO ÚNICAMENTE | |
| 47 | ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES SITUACIONES, PROBABLEMENTE GENERE HIPERVENTILACIÓN? | B | EL EXCESIVO CONSUMO DE ALCOHOL | UN CASO SE STRESS QUE PRODUZCA ANSIEDAD | UNA RATA DE RESPIRACIÓN EXTREMADAMENTE BAJA, Y OXÍGENO INSUFICIENTE | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 48 | ¿CUÁL ES EL SÍNTOMA COMÚN DE HIPERVENTILACIÓN? | C | AUMENTO DE LA AGUDEZA VISUAL (MEJOR VISIÓN) | DISMINUCIÓN DEL RITMO DE RESPIRACIÓN | COSQUILLEO O PICAZÓN EN LAS MANOS, PIERNAS, Y EXTREMIDADES, SENSACIÓN DE MAREO | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 49 | ¿CUÁL SERÍA UN SÍNTOMA DE ENVENENAMIENTO, POR MONÓXIDO DE CARBONO? | A | SUEÑO | DOLORES Y CALAMBRES EN LAS MANOS Y PIES | RESPIRACIÓN BAJA Y RÁPIDA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 50 | BRUMA O CALIMA, DARÁ LA SENSACIÓN QUE LA AERONAVE ESTÁ: | B | MÁS CERCA DE LA PISTA DE LO QUE REALMENTE ESTÁ | MÁS LEJOS DE LA PISTA DE LO QUE REALMENTE ESTÁ | PERCEPCIÓN VISUAL PROPORCIONAL. ES IGUAL A LA DE AIRE CLARO | LA APRECIACIÓN SERÁ, QUE REALIZA UNA APROXIMACIÓN BAJA | |
| 51 | ¿CUÁL ES, LA MANERA MÁS EFICAZ PARA EL USO DE LOS OJOS EN VUELO NOCTURNO? | C | MIRE ÚNICAMENTE LUCES DISTANTES Y DÉBILES (BAJAS) | CONCÉNTRESE DIRECTAMENTE EN CADA OBJETIVO DURANTE UNOS SEGUNDOS | RECORRA LA VISTA LENTAMENTE PARA PERMITIR VISIÓN PERIFÉRICA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|----------|--|---|---|---------------------------|----------|
| 52 | ¿CUÁL AERONAVE QUE ESTÉ A LA VISTA, SERÍA LA DE MAYOR CUIDADO RESPECTO A UNA COLISIÓN? | A | AQUELLA QUE ESTANDO ENFRENTÉ, NO TENGA MOVIMIENTO LATERAL NI VERTICAL, Y ESTÉ AUMENTANDO DE TAMAÑO | AQUELLA QUE ESTANDO EN FRENTE, Y SE ESTÉ DESPLAZANDO DE IZQUIERDA A DERECHA A ALTA VELOCIDAD. | AQUELLA QUE ESTANDO ENFRENTÉ, Y SE DESPLAZA DE DERECHA A IZQUIERDA A BAJA VELOCIDAD | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 53 | UN PILOTO, ESTÁ MÁS EXPUESTO A SUFRIR DESORIENTACIÓN ESPACIAL CUANDO: | C | IGNORA O COMBATE LAS SENSACIONES MUSCULARES Y LAS DEL OÍDO INTERNO | MUEVE CON FRECUENCIA LOS OJOS EN PROCESO DE VERIFICAR LOS INSTRUMENTOS DE VUELO | CUANDO UTILIZA LAS SENSACIONES CORPORALES PARA INTERPRETAR LAS ACTITUDES DE VUELO | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 54 | ¿QUÉ SE RECOMIENDA, PARA EVITAR LA DESORIENTACIÓN ESPACIAL ? | B | REDUCIR AL MÁXIMO POSIBLE, LOS MOVIMIENTOS DE LOS OJOS Y LA CABEZA | APOYARSE TOTALMENTE, EN LAS INDICACIONES DE LOS INSTRUMENTOS DE VUELO | LAS DOS ANTERIORES SON CORRECTAS | | |
| 55 | EN OSCURIDAD, UNA LUZ ESTACIONARIA APARENTA MOVERSE SI SE VE FIJAMENTE POR UN TIEMPO. ESTA ILUSIÓN ÓPTICA SE DENOMINA | C | ILUSIÓN SOMATOGRÁFICA | ILUSIÓN DE ILUMINACIÓN TERRESTRE | AUTOKINESIS | REFRACCIÓN RETINOPÁTICA | |
| 56 | AL EFECTUAR UNA APROXIMACIÓN VISUAL, SI SE OBSERVA LA PISTA MUY CORTA ESTO INDICA: | A | LA ALTURA PODRÍA SER MAYOR DE LA APARENTE | LA ALTURA PODRÍA SER MENOR DE LA APARENTE | PODRÍA NIVELAR ALTO SOBRE LA PISTA, Y ATERRIZAR DURO (DESPLOME) | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 57 | LA PENETRACIÓN REPENTINA EN UNA CAPA DE NIEBLA ¿PUEDE CREAR LA ILUSIÓN DE QUE? | B | LA NARIZ DEL AVIÓN SUBE | LA NARIZ DEL AVIÓN BAJA | NIVELARSE | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 58 | SEGÚN LA RAV-91 SECCIÓN 91.11 ACTUALMENTE UNA PERSONA NO PUEDE ACTUAR COMO TRIPULANTE DE UN VUELO, SI HA INGERIDO BEBIDAS ALCOHÓLICAS DENTRO DE LAS PRECEDENTES: | C | 24 HORAS | 12 HORAS | 8 HORAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|----------|---|--|---|--|----------|
| 59 | FACTORES HUMANOS DE VUELO, ES: | B | LA CIENCIA QUE ESTUDIA LAS DEFORMACIONES DEL ORGANISMO EN VUELO | LA CIENCIA QUE ESTUDIA LAS FUNCIONES ORGÁNICAS EN EL AMBIENTE DEL VUELO | LA CIENCIA QUE ESTUDIA LA VIDA ,Y LAS FUNCIONES ORGÁNICAS | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 60 | EL GAS MÁS ABUNDANTE EN EL AIRE QUE RESPIRAMOS, ES: | C | EL OXÍGENO | EL ANHÍDRIDO CARBÓNICO | EL NITRÓGENO | EL HELIO | EL XENÓN |
| 61 | PARA PREVENIR LA HIPOXIA, DEBEMOS: | C | NO VOLAR CON GRIPE | NO FUMAR | NO VOLAR DESPRESURIZADOS POR ENCIMA DE 10.000 PIES | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 62 | EL AEROEMBOLISMO, ES UNA ENFERMEDAD PRODUCIDA POR: | C | EL DIFERENCIAL DE PRESIÓN DEL AIRE ATRAPADO EN EL OÍDO MEDIO | EL AUMENTO DE VOLUMEN DE LOS GASES EN EL INTESTINO | LA LIBERACIÓN DEL NITRÓGENO DISUELTO EN LA SANGRE, EN FORMA DE BURBUJAS | NARCOSIS GASEOSA | |
| 63 | EN CASO DE SUFRIR DE HIPOXIA, DEBEMOS: | C | MANTENER EL NIVEL DE VUELO, RESPIRAR OXÍGENO, TOMAR VITAMINA A. | AUMENTAR EL RITMO CARDÍACO, EL RITMO RESPIRATORIO, Y EL NIVEL DE HEMOGLOBINA | DESCENDER A UNA ALTITUD MÁS BAJA, RESPIRAR OXÍGENO PURO, Y EVITAR EL ESFUERZO FÍSICO. | EVITAR VUELO TURBULENTO O PERTURBADO POR VIRAJES CONTINUOS | |
| 64 | LA OTITIS BAROTRAUMÁTICA, SE PRODUCE POR: | C | LA OBSTRUCCIÓN DE LA TROMPA DE EUSTAQUIO, PRODUCIDA POR EFECTOS INFLAMATORIOS | DEFORMACIÓN DEL TÍMPANO, POR DIFERENCIAL DE PRESIÓN DEL AIRE | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 65 | LOS CANALES SEMICIRCULARES, NOS DARÁN INFORMACIÓN CONFIABLE ACERCA DE LA POSICIÓN DEL AVIÓN EN TODAS LAS FASES DEL VUELO | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 66 | EL TIEMPO DE CONCIENCIA ÚTIL (T.C.U.) ,ES IGUAL PARA TODAS LAS PERSONAS | B | CIERTO | FALSO | | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|----------|--------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------|----------|
| 67 | ¿EN CASO DE DESORIENTACIÓN ESPACIAL, DEBEMOS CONFIAR MÁS EN NUESTROS SENTIDOS QUE EN LOS INSTRUMENTOS? | A | FALSO | CIERTO | | | |
| 68 | EL STRESS, ES UNA RESPUESTA ORGÁNICA NATURAL ANTE ESTÍMULOS EXTERNOS | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 69 | CUANDO SE PRESENTAN ENFERMEDADES TAN SIMPLES COMO UN RESFRIADO, ¿ESTÁ PERMITIDA LA AUTOMEDICACIÓN EN EL PERSONAL DE VUELO | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 70 | LA ZONA FISIOLÓGICA, SE EXTIENDE DESDE EL NIVEL DEL MAR HASTA LOS 15.000 PIES: | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 71 | EL CONTROL QUÍMICO, ES LA SENSIBILIDAD A LA PRESIÓN PARCIAL DEL DIÓXIDO DE CARBONO EN LA SANGRE ARTERIAL. | B | FALSO | CIERTO | | | |
| 72 | DE LAS SIGUIENTES DEFINICIONES, ¿CUÁL "NO" SE CONSIDERA UNA CARACTERÍSTICA DEL ESTADO DE SHOCK? | C | MAREOS, NÁUSEAS, VÓMITO. | SUDOR EXCESIVO. | HIPERACTIVIDAD, HIPERQUINÉTIA | PULSO IRREGULAR. | |
| 73 | HIPOXIA ES UN ESTADO DE DEFICIENCIA DE OXIGENO EN LA SANGRE: | B | CIERTO | FALSO | | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|----------|--|--|---|----------|----------|
| 74 | FASE COMPENSATORIA DE LA HIPOXIA SE PRODUCE A LOS: | B | ENTRE EL NIVEL DEL MAR Y 6000 PIES, BAJA LA SATURACIÓN DE HEMOGLOBINA 97 A 92% DISMINUCIÓN DE LAS CAPACIDADES VISUALES | 6000 A 12000 PIES, SATURACIÓN DE LA HEMOGLOBINA BAJA A 85% (TAQUICARDIA) | 12000 A 2000 PIES SATURACIÓN DE LA HEMOGLOBINA BAJA A 70% | | |
| 75 | HISTOTOXICA ES UN TIPO DE HIPOXIA: | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 76 | LOS TIPOS DE GASES DEL DIBARISMO SON GASES ATRAPODOS Y ENVOLVENTES | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 77 | LOS GLÓBULOS ROJOS: SON CÉLULAS SANGUÍNEAS ENCARGADAS DE TRANSPORTAR OXIGENO AL CUERPO | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 78 | UN FACTOR PELIGROS PUEDE SER LA FALSA INTERPRETACIÓN DE UN HORIZONTE, EL INTENTAR ALINEARSE CON UN HORIZONTE FALSO | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 79 | LOS BENDS: SON BURBUJAS DE NITRÓGENO QUE SE QUEDAN ATRAPADAS EN LAS ARTICULACIONES | B | FALSO | CIERTO | | | |
| 80 | PARESTECIA: BURBUJAS DE NITRÓGENO QUE BLOQUEAN LOS VASOS PULMONARES MAS PEQUEÑOS | B | CIERTO | FALSO | | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|----------|------------------|----------------------------|---------------------------|----------|----------|
| 81 | SISTEMA RESPIRATORIO: ES EL PROCESO MEDIANTE EL CUAL EL ORGANISMO REALIZA EL INTERCAMBIO DE GASES ENTRE LOS PULMONES Y LA ATMOSFERA | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 82 | HIPOXIA ESTAGNANTE: DEFICIENCIA DE O ₂ EN LOS TEJIDOS O CIRCULACIÓN | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 83 | LOS CHOKES: BURBUJAS DE NITRÓGENO QUE BLOQUEAN LOS VASOS PULMONARES MAS PEQUEÑOS | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 84 | LEY DE HENRY: LA CANTIDAD DE GASES DISUELTA EN UNA SOLUCIÓN ES DIRECTAMENTE PROPORCIONAL A LA PRESIÓN DEL GAS SOBRE LA SOLUCIÓN | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 85 | DEFICIENCIA DE OXIGENO POR ENVENENAMIENTO ES: | C | HIPOXIA HIPÓXICA | HIPOXIA HIPEMICA O ANÉMICA | HIPOXIA HISTOTOXICA | | |
| 86 | SATURACIÓN DEL OXIGENO ES: | A | HIPOXIA HIPÓXICA | HIPOXIA ESTAGNANTE | HIPOXIA ANÉMICA | | |
| 87 | ES LA PRESIÓN QUE SE EJERCE EN UNA CAVIDAD HUECA EN LOS DIENTES | B | BARODONTITIS | BARODONTALGIA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | | |
| 88 | AEROCOLGIA ES LA PRESIÓN QUE AFECTA LOS INTESTINOS | A | CIERTO | FALSO | | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|-------|--------------------|-------------------|----------------------|----------|----------|
| 89 | FASE QUE ENTRE LOS 6000 A 12000 PIES CAUSA SATURACIÓN DE LA HEMOGLOBINA, BAJA A 85% (TAQUICARDIA) | A | FASE COMPENSATORIA | FASE INDIFERENCIA | FASE DE PERTURBACIÓN | | |
| 90 | CUALES DE ESTAS NO ES UNA CLASE DE HIPOXIA | B | ESTAGNANTE | DIBARISMO | ANÉMICA | | |
| 91 | METABOLISMO ES EL CONJUNTO DE CAMBIOS QUÍMICOS Y BIOLÓGICOS QUE SE PRODUCEN CONTINUAMENTE EN LAS CÉLULAS VIVAS DE UN ORGANISMO | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 92 | SISTEMA CIRCULATORIO ES UN SISTEMA DE TRANSPORTE QUE TIENE COMO FUNCIÓN DISTRIBUIR LA SANGRE POR TODOS LOS ÓRGANOS Y TEJIDOS DEL CUERPO | A | CIERTO | FALSO | | | |



LEGISLACIÓN TLA

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|--|---|---|
| 1 | LOS OPERATIVOS DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO, SE EFECTÚAN: | A | BAJO LA DIRECCIÓN Y CONTROL DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS | POR INICIATIVA PROPIA SIN NINGÚN TIPO DE COORDINACIÓN CON AUTORIDADES AERONÁUTICAS | LAS DOS ANTERIORES SON CORRECTAS | SON DE INTERES PÚBLICO Y PRIVADO |
| 2 | LA VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, ES DE: | B | MIENTRAS LA AERONAVE ESTÉ OPERATIVA, SIN SER SOMETIDA A MANTENIMIENTO MAYOR | 24 MESES | NO TIENE LIMITES DE VENCIMIENTO | TODAS SON CORRECTAS |
| 3 | SE CONSIDERA TIEMPO DE VUELO BLOQUE A: | C | DESDE EL DESPEGUE HASTA EL ATERRIZAJE | DESDE QUE LA AERONAVE INICIA EL RODAJE EN LA CALLE DE RODAJE HASTA QUE ATERRIZA | DESDE QUE SE MUEVE DEL TERMINAL DEL AEROPUERTO DE SALIDA HASTA QUE ESTACIONA EN EL TERMINAL DEL AEROPUERTO DE LLEGADA | TODAS SON CORRECTAS |
| 4 | LA TRIPULACIÓN DE CABINA: | C | ES AUTÓNOMO E INDEPENDIENTE DE LA AUTORIDAD DEL PILOTO | ES DEPENDIENTE ÚNICAMENTE DEL JEFE DE CABINA | ES DEPENDIENTE Y SUBORDINADO A LA AUTORIDAD DEL COMANDANTE O PILOTO AL MANDO | ES DEPENDIENTE SOLAMENTE A LA AUTORIDAD DEL CAPITÁN |
| 5 | LOS CERTIFICADOS MÉDICOS AERONÁUTICOS, LOS EXPIDE: | A | EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL | LA JUNTA MÉDICA AERONÁUTICA | EL GRUPO DE MEDICINA AERONÁUTICA | TODAS SON CORRECTAS |
| 6 | LAS HABILITACIONES (TRANSICIÓN MONOMOTOR A BIMOTOR) REQUIEREN UN MÍNIMO DE INSTRUCCIÓN DE: | B | 8 HORAS | 12 HORAS COMO COMANDANTE O PILOTO AL MANDO, U 8 HORAS COMO 1ER. OFICIAL | A CRITERIO DEL INSTRUCTOR | NINGUNAS DE LAS ANTERIORES |
| 7 | LAS AERONAVES SE CLASIFICAN POR: | A | CATEGORÍA, CLASE, TIPO | TIPO, CATEGORÍA, CLASE | CLASE, CATEGORÍA, TIPO | TODAS SON CORRECTAS |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|--|--|---|
| 8 | EN EL CONVENIO DE CHICAGO, FUE CONCEBIDO, CON EL FIN DE PLANIFICAR LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, DESPUÉS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: | B | EL VUELO ACROBÁTICO | LAS CINCO LIBERTADES DEL AIRE | EL REGLAMENTO DE ADUANAS | LA MATRICULACIÓN DE LA AERONAVE |
| 9 | EN UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO, PARA EL CAMBIO DE VUELO VFR A IFR SE REQUIERE: | D | PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO Y ACUSE DE RECIBO | PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | SOLICITAR AL ATC LA AUTORIZACIÓN RESPECTIVA |
| 10 | TODAS LAS AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS QUE VUELEN SOBRE EL ESPACIO AÉREO VENEZOLANO, SU TRIPULACIÓN, PASAJEROS Y EFECTOS TRANSPORTADOS EN ELLAS, QUEDAN SOMETIDOS A : | C | A LAS LEYES DEL PAÍS DONDE ESTÉ MATRICULADA LA AERONAVE. | LAS LEYES VENEZOLANAS. | EL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO. | EL REGLAMENTO DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) |
| 11 | EN VENEZUELA, LA ÚNICA AUTORIDAD COMPETENTE PARA SUSPENDER LAS LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO ES: | D | EL MINISTRO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES | LA DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIONES | LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL | EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL |
| 12 | EL ESPACIO AÉREO SITUADO SOBRE EL TERRITORIO VENEZOLANO ESTÁ SUJETO A LA: | B | AUTORIDAD AERONÁUTICA | SOBERANÍA NACIONAL | CONSTITUCIÓN DEL PAÍS | GOBERNACIÓN DEL ESTADO SOBRE VOLADO |
| 13 | DE ACUERDO A LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, TODA AERONAVE CIVIL, SU TRIPULACIÓN, PASAJEROS, Y EFECTOS TRANSPORTADOS EN ELLA QUE VUELE SOBRE EL TERRITORIO VENEZOLANO ESTÁN SUJETOS A: | A | AL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO. | A LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS VENEZOLANAS. | A LAS AUTORIDADES DEL PAÍS CUYA MATRÍCULA PERTENECE LA AERONAVE. | A LAS LEYES DE LA AVIACIÓN CIVIL GENERAL CRITERIO OACI. |
| 14 | 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 AÉREO | LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL | LA AUTORIDAD AERONÁUTICA REGIONAL |
| 15 | AL CONCLUIR EL TÉRMINO DE VALIDEZ DE UN CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO, EL TITULAR: | D | PUEDE CONTINUAR SU PROFESIÓN CON PERMISO DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DEL AEROPUERTO | PUEDE CONTINUAR SU PROFESIÓN PREVIA AUTORIZACIÓN DEL JEFE DEL AEROPUERTO | TIENE 30 DÍAS PARA ACTUALIZAR SU LICENCIA | QUEDA IMPEDIDO PARA DEDICARSE A LAS ACTIVIDADES DE SU PROFESIÓN |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|---|---|---|
| 16 | LOS AERÓDROMOS CIVILES POR RAZONES DE SU PROPIEDAD O RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN, SE CLASIFICAN EN: | D | OFICIALES Y PRIVADOS | OFICIALES Y MILITARES | MILITARES Y CIVILES | PÚBLICOS Y PRIVADOS |
| 17 | LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL, QUEDA RESERVADO A : | C | LAS EMPRESAS CERTIFICADAS PARA SERVICIO DE TRABAJO AÉREO ESPECIALIZADO. | LAS EMPRESAS DE SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO. | LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO VENEZOLANAS. | TODAS LAS AERONAVES IDENTIFICADAS CON LAS SIGLAS 'YV' SIN IMPORTAR SU CLASIFICACIÓN. |
| 18 | ¿CUÁL ES LA POSICIÓN EXACTA DE LAS LUCES DE NAVEGACIÓN? | B | VERDE EN EL PLANO DERECHO CON 140°, BLANCA EN LA COLA CON 11° ROJA EN EL PLANO IZQUIERDO CON 140° | VERDE EN EL PLANO DERECHO CON 110° ROJA EN EL PLANO IZQUIERDO CON 110° Y BLANCA EN LA COLA CON 140° | ROJA EN LA COLA CON 140°, VERDE EN EL PLANO DERECHO CON 110°, BLANCA EN EL PLANO IZQUIERDO CON 110° | ROJA EN EL PLANO IZQUIERDO CON 140°, VERDE EN EL PLANO DERECHO CON 140° Y BLANCA EN EL GRUPO DE COLA CON 110° |
| 19 | LAS LUCES INDICATIVAS DE LA ZONA DE TAXEO SON DE COLOR: | D | BLANCO | ROJO | VERDE | AZUL |
| 20 | LAS LUCES DE BALIZAJE DURANTE EL DÍA ESTÁN ENCENDIDAS CUÁNDO: | B | ESTA LLOVIENDO Y CON SEVERA TURBULENCIA | EL AEROPUERTO ESTA BAJO LOS MÍNIMOS METEOROLÓGICOS | ESTÁN REPARANDO LAS LUCES DEL BALIZAJE | SI, EL AEROPUERTO ESTA EN MOMENTO DE PRECAUCIÓN |
| 21 | ¿CUÁL SERÍA LA SECUENCIA CORRECTA EN LA SELECCIÓN DE LA FRECUENCIA EN LA RADIO COMUNICACIÓN EN EL DESPEGUE: | A | GND, TWR, DEP, CONTROL | ATC, TWR, APP, FIS | ATS, TWR, DEP, ATC | GND, DEP, ATC, FIR |
| 22 | LA SEPARACIÓN VERTICAL EN RUTA DE ALTO NIVEL (RVSM) PARA LOS AVIONES VOLANDO CON DERROTA OPUESTA SERÁ: | A | 1000 PIES | 2000 PIES | 3000 PIES | 4000 PIES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|--|---|---|--|
| 23 | LA INFORMACIÓN ATIS, ME PERMITE CONOCER: | A | TODO TIPO DE INFORMACIÓN DEL AEROPUERTO MENOS TRÁNSITO AÉREO | ÚNICAMENTE LA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA | CONDICIÓN DEL CAMPO Y LA INFORMACIÓN DE TRÁNSITO | NO TIENE NADA QUE VER CON EL AEROPUERTO YA QUE ES UN REPORTE ESPECIAL DE LA FUERZAS AÉREAS |
| 24 | LOS PUNTOS COMPULSORIOS DEMARCADOS EN UNA CARTA DE COLOR OSCURO ME INDICAN: | C | PUNTO DE CHEQUEO EN RUTA | PUNTO DE REPORTE A REQUERIMIENTO | PUNTO DE REPORTE OBLIGATORIO | PUNTO PARA CAMBIO DE CONTROL A APP. |
| 25 | ¿CUÁL ES EL OBJETIVO DEL REGLAJE ALTIMÉTRICO EN VUELO? | D | QUE TODAS LAS AERONAVES ESTÉN BAJO EL CONTROL DEL ATC | QUE SOBRE EL NIVEL DE TRANSICIÓN TODAS LAS AERONAVES VUELEN CON NIVEL A QNH | QUE SOBRE LA ALTITUD DE TRANSICIÓN TODAS LAS AERONAVES VUELEN CON NIVEL A QNH | QUE TODAS LAS AERONAVES POR DEBAJO O POR ENCIMA DE CUALQUIER CAPA, VUELEN CON UN SOLO AJUSTE ALTIMÉTRICO |
| 26 | ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO A UTILIZAR, CUANDO LLEGAS A LA ALTITUD DE TRANSICIÓN SUBIENDO? | C | CAMBIAR DE QNE. PARA QNH | CAMBIAR DE QFE. PARA QNE | CAMBIAR DE QNH. PARA QNE | VOLAR CON RELACIÓN A ALTURAS |
| 27 | EL ESPACIO AÉREO SOBRE EL NIVEL DE VUELO 200 EN ADELANTE, ESTÁ REGULADO SOLO PARA LOS VUELOS: | D | SÓLO VFR, CONTROLADO | SÓLO PARA VUELO VFR | SÓLO PARA VUELO VMC | SÓLO VUELO IFR |
| 28 | LA CONDICIÓN DE LA AERONAVE DE MANTENER UNA PRESIÓN DENTRO DE LAS CABINAS DE PASAJEROS Y PILOTOS SE CONOCE CÓMO: | D | PRESIÓN | BAJA PRESIÓN | DESCOMPRESIÓN | PRESURIZACIÓN |
| 29 | ¿DE QUIÉN DEPENDE EL SERVICIO DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO EN VENEZUELA? | D | DE LA POLICÍA CIENTÍFICA | DEL MINISTERIO DE RELACIONES INTERIORES | DE DEFENSA CIVIL Y LAS DIFERENTES JEFATURAS DE LOS AEROPUERTOS | DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA |
| 30 | EL SERVICIO DE BÚSQUEDA ASISTENCIA Y SALVAMENTO EN VENEZUELA, TIENE SU PUNTO DE COORDINACIÓN EN: | B | EN LAS DEPENDENCIAS OFICIALES DE CADA AEROPUERTO | EN EL AEROPUERTO DE INTERNACIONAL DE MAIQUETÍA | LA BASE AÉREA EL LIBERTADOR | PUERTO CABELLO |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|---|---|---|
| 31 | EN CADA AEROPUERTO CONTROLADO EXISTE UNA PERSONA QUE ESTÁ AUTORIZADA PARA CONTROLAR LA BÚSQUEDA ASISTENCIA Y SALVAMENTO, ESA PERSONA ES: | D | LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL | DEFENSA CIVIL DEL ÁREA CORRESPONDIENTE | EL CONTROLADOR DE LA TORRE | EL JEFE DEL AEROPUERTO |
| 32 | ¿UNA DE LAS FUNCIONES DEL SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO ES? | B | CAMBIAR LAS RUTAS DE VFR PARA IMC | INFORMAR AL PERSONAL CORRESPONDIENTE LA CONDICIÓN DE EMERGENCIA DE UNA AERONAVE | ESTAR PENDIENTE DE LAS TRANSMISIONES DE EMERGENCIAS DE DEFENSA CIVIL Y RADIO AFICIONADO | SOLAMENTE NOTIFICAR A LAS AUTORIDADES EL CONOCIMIENTO DE UNA AERONAVE SINIESTRADA DURANTE SU PERÍODO DE GUARDIA |
| 33 | LAS ACTIVIDADES DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO EN VENEZUELA, ES DE INTERÉS. | B | PRIVADO | PÚBLICO | NACIONAL | INTERNACIONAL |
| 34 | LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DE LAS LISTAS DE CHEQUEO EN TODAS LAS CONDICIONES DE VUELO ES MANDATORIA POR: | C | POR EL FABRICANTE DE LA AERONAVE | EL CAPITÁN AL MANDO | NORMAS Y REGULACIONES INTERNACIONALES | ES UNA ESTIPULACIÓN HECHA POR AUTORIDAD AERONÁUTICA |
| 35 | NINGÚN PILOTO DEBERÁ VOLAR UNA AERONAVE COMO COMANDANTE O PILOTO AL MANDO, SI NO HA CUMPLIDO CON LOS SIGUIENTES REQUISITOS: | B | HABER COMPLETADO UN ENTRENAMIENTO RECURRENTE QUE LO ACREDITE A OPTAR POR ESA HABILITACIÓN | HABER COMPLETADO 3 ATERRIZAJES Y DESPEGUES EN LOS ÚLTIMOS 90 DÍAS | HABER VOLADO COMO OBSERVADOR DE LA AERONAVE EN LOS ÚLTIMOS 30 DÍAS | HABER HECHO UN CURSO TEÓRICO DE RECALIFICACIÓN |
| 36 | LA SEGURIDAD AÉREA Y LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES, ES UNA OBLIGACIÓN PARA: | A | LA ADMINISTRACIÓN DE LAS EMPRESAS DE AVIACIÓN | A LOS GREMIOS SINDICALES Y DE PILOTOS | A LA OPERACIÓN CONJUNTAS DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y DEFENSA CIVIL | A LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO Y PREVENCIÓN |
| 37 | INVESTIGAR Y CORREGIR CONDICIONES DE INSEGURIDAD ES BÁSICO EN: | D | UN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO | CUMPLIR CON TODOS LOS BOLETINES EMANADOS POR EL FABRICANTE | PROGRAMAR FASES INTENSAS DE ADIESTRAMIENTO PARA PERSONAL DE VUELO | PLANES DE SEGURIDAD Y ADIESTRAMIENTO |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|-------------|--------------------------------|---|-------------|
| 38 | CUÁL DE LAS SIGUIENTES SEÑALES ES LA DE EMERGENCIA RADIOFÓNICA: | B | PAN PAN | MAY DAY | S.O.S. | AUXILIO |
| 39 | SEGÚN LAS REGLAS NORMALIZADAS DE LA OACI, EL TRÁFICO EN LOS AERÓDROMOS ES: | C | DERECHO | IZQUIERDO EN FORMA OBLIGATORIA | IZQUIERDO SALVO QUE SE INDIQUE LO CONTRARIO | DA LO MISMO |
| 40 | LA SIMBOLOGÍA UTILIZADA DE ACUERDO A LAS REGLAS NORMALIZADAS DE LA OACI, PARA LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS ES: | C | V.F.R. | I.M.C. | I.F.R. | A.T.C. |
| 41 | EN CASO DE SECUESTRO, EL TRANSPONDER DEBE SER COLOCADO EN: | B | CÓDIGO 6500 | CÓDIGO 7500 | CÓDIGO 7700 | CÓDIGO 5500 |
| 42 | LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, ES UNA LEY ORGÁNICA: | B | CIERTO | FALSO | | |
| 43 | EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, FORMA PARTE DEL PODER EJECUTIVO | B | CIERTO | FALSO | | |
| 44 | EL CONVENIO DE MONTREAL SE LE APLICA A LAS AERONAVES MILITARES. | B | CIERTO | FALSO | | |
| 45 | EL CONVENIO DE TOKIO NO SE LE APLICA A AERONAVES DE USO POLICIAL | A | CIERTO | FALSO | | |
| 46 | LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) FUE CREADA POR EL CONVENIO DE CHICAGO: | A | CIERTO | FALSO | | |
| 47 | UN PILOTO PRIVADO PUEDE TRIPULAR UNA AERONAVE CON CERTIFICADO DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA YV-323CP. | B | CIERTO | FALSO | | |
| 48 | NINGUNA AERONAVE EXTRANJERA DEBE ESTAR INSCRITA EN EL REGISTRO AÉREO DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. | A | CIERTO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|--|---|---------------------------|
| 49 | VENEZUELA, BOLIVIA, ECUADOR Y CHILE SUSCRIBIERON LA DECISIÓN 297 SOBRE INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA SUBREGIÓN | A | CIERTO | FALSO | | |
| 50 | PARA QUE UN CONVENIO INTERNACIONAL SEA DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO EN VENEZUELA, ESTE DEBE TENER EL CARÁCTER DE LEY EXTRANJERA | B | CIERTO | FALSO | | |
| 51 | EL ESPACIO AÉREO DE VENEZUELA FINALIZA A UNA ALTITUD DE 20.000 PIES MSL. | B | CIERTO | FALSO | | |
| 52 | ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AERONAVES REQUIERE QUE EL COMANDANTE O PILOTO AL MANDO TENGA HABILITACIÓN EN TIPO O "TYPE RATING"? | A | AVIONES DE PROPULSIÓN A CHORRO DE 12.500 LBS. O MÁS | CUALQUIER AVIÓN CUYO PESO MÁXIMO EXCEDA LAS 6.000 LBS. | CUALQUIER AERONAVE OPERADA CON FINES DE LUCRO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 53 | ¿CUÁNDO EL COMANDANTE O PILOTO AL MANDO DEBERÁ TENER LA HABILITACIÓN EN TIPO O "TYPE RATING"? | B | CUANDO LA AERONAVE INVOLUCRADA REQUIERE MÁS DE UN (01) PILOTO | CUANDO SE OPERA UNA AERONAVE CUYO PESO MÁXIMO EXCEDA 12.500 LIBRAS | CUANDO EL PESO MÁXIMO EXCEDA A LAS 6.000 LBS. | TODAS LAS ANTERIORES |
| 54 | LOS DOCUMENTOS QUE DEBEN ESTAR SIEMPRE DENTRO DE UNA AERONAVE SON: | B | CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, PERMISO DE VUELO, BITÁCORA DEL PILOTO, MANUAL DE OPERACIÓN DEL AVIÓN. | CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, CERTIFICADO DE MATRÍCULA, LIBROS DE ABORDO, CERTIFICACIÓN DE PÓLIZAS DE SEGURO VIGENTES. | CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, BITÁCORA DEL AVIÓN Y MANUAL DE OPERACIÓN DEL AVIÓN. | TODAS LAS ANTERIORES |
| 55 | LA ALTURA MÍNIMA PARA INDICAR EL TRAMO CON EL VIENTO SERÁ : | B | 800 - 1000FT SOBRE EL CAMPO | 1000 - 1500FT SOBRE EL CAMPO | 800 - 1000FT SOBRE EL CAMPO | TODAS LAS ANTERIORES |
| 56 | PARA INICIAR EL PROCEDIMIENTO DE "GO - AROUND" O IDA AL AIRE DEBEMOS : | A | APLICAR POTENCIA MÁXIMA Y RETRAER LOS FLAPS | APLICAR POTENCIA MÁXIMA | RETRAER LOS FLAPS. | TODAS LAS ANTERIORES |
| 57 | ¿EN QUÉ ARTÍCULO DE LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, SE PROHÍBE EL PORTE DE ARMAS A BORDO? | C | ARTÍCULO 12 | ARTÍCULO 54 | ARTÍCULO 73 | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|---|--|---|
| 58 | ¿QUÉ ARTÍCULO DE LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, ESTABLECE EL SERVICIO ESPECIALIZADO DE DE TRANSPORTE AÉREO? | B | ARTÍCULO 18 | ARTÍCULO 75 | ARTÍCULO 22 | ARTÍCULO 38 |
| 59 | ¿EN CUÁL DE ESTOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, SE ESTABLECE EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN ? | A | ARTÍCULO 54 | ARTÍCULO 23 | ARTÍCULO 56 | ARTÍCULO 103 |
| 60 | EN QUE CONSISTE EL CRM: | D | CRM ES UN SISTEMA COMPLETO PARA MEJORAR EL RENDIMIENTO DE LA TRIPULACIÓN. | CRM SE OCUPA DE LA TOTALIDAD DE LA TRIPULACIÓN. | CRM ES UN SISTEMA QUE PUEDE AMPLIARSE PARA CUBRIR TODAS LAS FORMAS DE INSTRUCCIÓN DE TRIPULACIONES AERONÁUTICAS. | TODAS LAS ANTERIORES. |
| 61 | LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS EN EL PUESTO DE PILOTAJE (CRM) ES EL USO EFECTIVO DE TODOS LOS RECURSOS DISPONIBLES, ESTO ES, EQUIPOS, PROCEDIMIENTOS Y PERSONAS, A FIN DE LOGRAR OPERACIONES DE VUELO SEGURAS Y EFICACES. | A | VERDADERO. | FALSO. | | |
| 62 | SEGÚN LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL ¿TRANSCURRIDO CUANTO TIEMPO, SE DECLARARÁ LA PÉRDIDA DE UNA AERONAVE? | B | PASADOS LOS TRES (03) MESES. | PASADOS LOS NOVENTA (90) DÍAS CONTINUOS. | PASADO UN (01) AÑO. | PASADOS MAS DE NOVENTA (90) DÍAS CONTINUOS. |
| 63 | SEGÚN LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL ¿TRANSCURRIDO CUANTO TIEMPO, SE DECLARARÁ EL ABANDONO DE UNA AERONAVE? | B | PASADO UN (01) AÑO. | PASADOS MÁS DE NOVENTA (90) DÍAS CONTINUOS. | PASADOS LOS TRES (03) MESES. | PASADOS LOS NOVENTA (90) DÍAS CONTINUOS. |
| 64 | EL SERVICIO DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE AERONAVES, TRIPULANTES, PASAJEROS Y BIENES TRANSPORTADOS, ES : | B | DE INTERÉS PÚBLICO Y PRIVADO. | DE INTERÉS PÚBLICO. | DE INTERÉS PRIVADO. | RESPONSABILIDAD DE LOS OPERADORES. |
| 65 | LA AUTORIDAD AERONÁUTICA EN VENEZUELA, ES NOMBRADA POR : | D | EL PRESIDENTE DEL INAC. | EL MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA. | EL PODER LEGISLATIVO. | EL PODER EJECUTIVO. |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|--|---|--|--|
| 66 | LA AUTORIDAD AERONÁUTICA EN VENEZUELA, ES EJERCIDA POR : | B | EL COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA. | EL PRESIDENTE DEL INAC. Y DEMAS FUNCIONARIOS. | EL EJECUTIVO NACIONAL. | EL MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA. |
| 67 | ÚNICAMENTE, PODRÁN MATRICULAR AERONAVES DESTINADAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO EN VENEZUELA : | B | LOS DUEÑOS DE COMPAÑÍAS AÉREAS VENEZOLANAS. | LAS PERSONAS DE NACIONALIDAD VENEZOLANA. | LOS DUEÑOS O TRANSPORTISTAS COMERCIALES VENEZOLANOS. | CUALQUIER PERSONA POSEEDORA DE UN CERTIFICADO DE TRANSPORTISTA AÉREO COMERCIAL VENEZOLANO. |
| 68 | LOS PRESTADORES DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS EN VENEZUELA, TENDRÁN LA OBLIGACIÓN DE PROPORCIONAR A SU PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO : | C | ESTABILIDAD LABORAL Y COMODIDAD A TODO EL PERSONAL. | CURSOS INDUCTORIOS Y ESPECÍFICOS. | CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO CONTINUOS | TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS. |
| 69 | FIJAR Y PUBLICAR LAS ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA EN VENEZUELA, CORRESPONDE A : | C | EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA. | EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (I N A C) | EL PODER EJECUTIVO. | EL MINISTERIO DE LA DEFENSA. |
| 70 | LOS PUNTOS, RUTAS, O AEROVÍAS POR DONDE ENTRARÁN O SALDRÁN DEL TERRITORIO DE LA REPÚBLICA TODAS LAS AERONAVES QUE SOBREVUELEN SU ESPACIO AÉREO, ES FIJADO POR : | A | LA AUTORIDAD AERONÁUTICA. | EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA. | EL EJECUTIVO NACIONAL. | LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI). |
| 71 | AVIACIÓN GENERAL, ES LA DEFINICIÓN DE : | C | EL EMPLEO DE UNA AERONAVE, PARA TRASLADAR PERSONAS O BIENES CON FINES COMERCIALES. | TODA LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA EFECTUADA EN VENEZUELA. | TODA ACTIVIDAD AERONÁUTICA CIVIL NO COMERCIAL | LA ACTIVIDAD O TRABAJOS AERONÁUTICOS QUE SE REALICEN EN EL TERRITORIO NACIONAL. |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|--|--|---|--|
| 72 | SERÁ SANCIONADO CON MULTA DE UN MIL UNIDADES TRIBUTARIAS (1.000 UT.) TODO COMANDANTE O PILOTO AL MANDO DE UNA AERONAVE POR : | B | INCUMPLIR LAS INSTRUCCIONES IMPARTIDAS POR LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO. | TRIPULAR AERONAVES SIN LLEVAR CONSIGO LA DOCUMENTACIÓN EXIGIDA POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA. | OPERAR LA AERONAVE CON TRIPULANTES SIN LICENCIAS O PERMISOS CORRESPONDIENTES VIGENTES. | TRIPULAR UNA AERONAVE EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ O BAJO EFECTOS DE SUSTANCIAS ALCOHÓLICAS, SICOTRÓPICAS, ETC. |
| 73 | AVIACIÓN PRIVADA, ES LA DEFINICIÓN DE : | D | LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO, MEDIANTE LA UTILIZACIÓN DE AERONAVES PARTICULARES. | TODA OPERACIÓN AERONÁUTICA CIVIL NO COMERCIAL, EN CUALQUIERA DE SUS MODALIDADES | EL SERVICIO AÉREO PRESTADO POR PROPIETARIOS DE AERONAVES PARTICULARES, SIN RETRIBUCIÓN ECONÓMICA. | LA OPERACIÓN DE AERONAVES AL SERVICIO DE SUS PROPIETARIOS O DE TERCEROS, SIN COMPROMISOS ECONÓMICOS |
| 74 | TODO ACCIDENTE O INCIDENTE QUE OCURRAN EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL EN VENEZUELA , DETERMINAR SUS CAUSAS Y FACTORES QUE LO MOTIVARON, CORRESPONDE POR LEY A : | C | EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL. | EL MINISTERIO DE LA DEFENSA | EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA. | TODOS LOS ANTERIORES. |
| 75 | SERÁ RESPONSABLE POR DAÑOS CAUSADOS AL PASAJERO, EQUIPAJES, CARGA Y CORREO TRANSPORTADOS POR VÍA AÉREA EN VENEZUELA : | B | EL COMANDANTE O PILOTO AL MANDO DE UNA AERONAVE, QUE REALICE TRANSPORTE AÉREO. | TODA PERSONA QUE REALICE TRANSPORTE AÉREO EN VENEZUELA. | LAS COMPAÑÍAS VENEZOLANAS, CERTIFICADAS PARA OPERAR COMO TRANSPORTE AÉREO. | LAS LÍNEAS AÉREAS, NACIONALES O EXTRANJERAS CERTIFICADAS PARA OPERAR COMO TRANSPORTE AÉREO EN VENEZUELA. |
| 76 | SE IMPONDRÁ MULTA DE....? UNIDADES TRIBUTARIAS (U.T) A CUALQUIER PERSONA POR: CONSUMIR, HASTA UN ESTADO DE INTOXICACIÓN BEBIDAS ALCOHÓLICAS O DROGAS (LEY DE AERONÁUTICA CIVIL VENEZOLANA) | B | DOS MIL QUINIENTAS UNIDADES TRIBUTARIAS (2.500 U.T) | MIL UNIDADES TRIBUTARIAS (1.000 U.T) | MIL QUINIENTAS UNIDADES TRIBUTARIAS (1.500 U.T) | SETENTA UNIDADES TRIBUTARIAS (70 U.T) |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|--|--|--|---|
| 77 | CUALQUIER MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN QUE CONSUMA SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS ANTES O DURANTE EL VUELO, SERÁ CASTIGADO CON PRISIÓN DE...? A ...? AÑOS Y REVOCATORIA DE LA LICENCIA O PERMISO POR IGUAL TIEMPO. | B | DE DOS (02) A CUATRO (04) AÑOS. | DE SEIS (06) A OCHO (08) AÑOS. | DE UNO (01) A TRES (03) AÑOS. | DE OCHO (08) A DIEZ (10) AÑOS. |
| 78 | EL ARTÍCULO DE LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL VENEZOLANA , QUE NORMA EL PRINCIPIO DE LAS GARANTÍAS PARA EL ESTABLECIMIENTO Y DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS EN VENEZUELA ; ES EL NÚMERO : | C | CINCO (05) | DOS (02) | SIETE (07) | NUEVE (09) |
| 79 | ¿A CUALQUIER PERSONA, QUE AGREDA, INTIMIDE O AMENACE FÍSICA O VERBALMENTE A CUALQUIER MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN O PASAJERO, SE LE IMPONDRÁ MULTA DE...? (LEY DE AERONÁUTICA CIVIL VENEZOLANA) | B | DOS MIL UNIDADES TRIBUTARIAS (2.000 U.T) | MIL UNIDADES TRIBUTARIAS (1.000 U.T) | QUINIENTAS UNIDADES TRIBUTARIAS (500 U.T) | SETENTA UNIDADES TRIBUTARIAS (70 U.T) |
| 80 | LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES CIVILES ; Y DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO EN VENEZUELA , SERÁN SANCIONADOS CON MULTA DE: " DOS MIL QUINIENTAS UNIDADES TRIBUTARIAS (2.500 U.T) POR : | B | ORDENAR AL PERSONAL DE ABORDO, CUALQUIER ACTO QUE IMPLIQUE LA VIOLACIÓN DE LA LEY AERONÁUTICA VIGENTE. | INCUMPLIR LOS PERÍODOS DE SERVICIO DE VUELO, DESCANSO Y TIEMPO DE VUELO DE LA TRIPULACIÓN. | PERMITIR A SUS TRIPULACIONES, VOLAR CON EL CERTIFICADO MÉDICO O LA LICENCIA VENCIDA. | OPERAR AERONAVES, SIN EL CORRESPONDIENTE CERTIFICADO DE EXPLOTADOR. |
| 81 | AVIACIÓN GENERAL ES TODA ACTIVIDAD CIVIL NO COMERCIAL | A | VERDADERO. | FALSO | | |
| 82 | LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO SON AUTORIZADOS POR EL PILOTO | B | VERDADERO. | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|------------|----------|----------|----------|
| 83 | LA VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, ES MIENTRAS LA AERONAVE ESTÉ OPERATIVA, SIN SER SOMETIDA A MANTENIMIENTO MAYOR | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 84 | EL CRM ES UN DISPOSITIVO QUE PERMITE CHEQUEAR LAS VELOCIDADES DEL AVIÓN | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 85 | LA AUTORIDAD AERONÁUTICA ES EJERCIDA POR EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 86 | LA SIMBOLOGÍA CORRECTA PARA DETERMINAR VUELOS VISUALES ES V.F.R | A | VERDADERO. | FALSO | | |
| 87 | LOS AERÓDROMOS CIVILES POR RAZONES DE SU PROPIEDAD O RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN, SE CLASIFICAN EN MILITARES Y CIVILES | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 88 | LA AUTORIDAD AERONÁUTICA ES NOMBRADA POR EL MINISTRO DE PETRÓLEO | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 89 | LA AVIACIÓN PRIVADA SE DEFINE COMO AQUELLAS AERONAVES DE USO MILITAR | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 90 | LA ALTURA MÍNIMA PARA NOTIFICAR EN TRAMO CON EL VIENTO ES DE 100FT SOBRE EL TERRENO | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 91 | LA OACI ES UN ÓRGANO VENEZOLANO ENCARGADO DE LA SEGURIDAD DE LA NACIÓN | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 92 | LA SIMBOLOGÍA CORRECTA PARA DETERMINAR CONDICIONES METEOROLÓGICAS VISUALES ES V.M.C | A | VERDADERO. | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|------------|----------|----------|----------|
| 93 | ES EL COMANDANTE DE LA AERONAVE EL RESPONSABLE DE TODO LO QUE SUCEDA DENTRO DE LA AERONAVE MIENTRAS SE DESARROLLA EL VUELO | A | VERDADERO. | FALSO | | |
| 94 | LA SIMBOLOGÍA PARA DETERMINAR LA GESTIÓN DE RECURSOS DE CABINA ES C.R.M | A | VERDADERO. | FALSO | | |
| 95 | LA CONDICIÓN DE LA AERONAVE DE MANTENER UNA PRESIÓN DENTRO DE LAS CABINAS DE PASAJEROS Y PILOTOS SE CONOCE CÓMO PRESURIZACIÓN | A | VERDADERO. | FALSO | | |
| 96 | EN CASO DE SECUESTRO EL TRANSPONDER DEBE COLOCARSE EN 7700 | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 97 | EN CASO DE FALLA DE COMUNICACIONES EL TRANSPONDER SE COLOCA EN 7600 | A | VERDADERO. | FALSO | | |
| 98 | EN CASO DE UNA EMERGENCIA EN VUELO EL TRANSPONDER DEBE COLOCARSE EN 7500 | B | VERDADERO. | FALSO | | |
| 99 | LOS VUELOS NOCTURNOS V.F.R ESTÁN PROHIBIDOS EN VENEZUELA | A | VERDADERO. | FALSO | | |
| 100 | EL INAC ES UN ÓRGANO INTERNACIONAL ENCARGADO DE CUMPLIR CON LOS LINEAMIENTOS DE LA ONU | B | VERDADERO. | FALSO | | |

INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
VENEZUELA

Mecánica TLA

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|---|--|--|
| 1 | EN LOS INDICADORES DE MOTOR DE UN TURBOFAN SE UTILIZA EL SIGUIENTE CONCEPTO: | B | ITT | EGT | TORQUE | NP |
| 2 | ¿QUÉ SE ENTIENDE POR: CABINA PRESURIZADA? | A | LA PARTE DE UN AVIÓN, EN LA CUAL SE REGULA EL FLUJO PRODUCIDO POR UNA CORRIENTE DE AIRE PARA MANTENER UNA PRESIÓN MAYOR A LA ATMOSFÉRICA EXTERIOR | CABINA EN LA CUAL PODEMOS VARIAR A TRAVÉS DE MECANISMOS ELÉCTRICOS ELECTRÓNICOS O MANUALES, LA TEMPERATURA AMBIENTE | CABINA DONDE EXISTE UN DIFERENCIAL DE PRESIÓN, CON RESPECTO A LA PRESIÓN MEDIA DEL NIVEL DEL MAR | CABINA DONDE SE MANTIENE EL VALOR DE PRESIÓN DEL NIVEL DEL MAR EN ATMÓSFERA STANDARD |
| 3 | EL MOVIMIENTO ONDULATORIO DE UN SISTEMA MOLECULAR O ESTRUCTURAL, SE DEFINE COMO VIBRACIÓN: | A | CIERTO | FALSO | | |
| 4 | ¿CUÁLES SON LAS PARTES BÁSICAS PARA LA CONVERSIÓN DE ENERGÍA TÉRMICA EN MECÁNICA, DE UN MOTOR RECÍPROCO DE 4 TIEMPOS Y COMBUSTIÓN INTERNA? | B | BLOQUE, CIGÜEÑAL, ÁRBOL DE LEVAS, PISTONES, Y CAMARÍN | CARTER, BLOQUE, CILINDRO, PISTONES ÁRBOL DE LEVAS, CIGÜEÑAL, BIELA, CULATA, CARBURADOR O SISTEMA DE INYECCIÓN, Y SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN DE ENCENDIDO | VÁLVULAS, PISTONES, BIELAS, CIGÜEÑAL, ÁRBOL DE LEVAS, Y CULATA | ARRANQUE, BLOQUE, CILINDRO, LEVAS, CIGÜEÑAL, Y BOMBAS |
| 5 | EN GENERAL LOS SISTEMAS HIDRÁULICOS DE LOS AVIONES, INCLUYEN EN SUS ESTRUCTURAS COMPONENTES LLAMADOS ACUMULADORES, LOS CUALES CONTIENEN UNA CARGA GENERALMENTE DE NITRÓGENO SEPARADA DEL LÍQUIDO POR UN DIAFRAGMA ¿CUÁL ES LA FINALIDAD DE ESTOS? | B | AUMENTAR LA PRESIÓN HIDRÁULICA, SOBRE SUS VALORES MÁXIMOS CUANDO SE REQUIERA | EVITAR EL "GOLPE DE ARIETE" EN EL SISTEMA, AMORTIGUANDO LAS FLUCTUACIONES BRUSCAS DE PRESIÓN, LAS CUALES PUEDEN PRODUCIR DAÑOS AL SISTEMA | AUMENTAR EL FLUJO DE LÍQUIDO EN EL SISTEMA | DISIPAR LAS BURBUJAS DE NITRÓGENO QUE SE FORMAN EN LA CORRIENTE |
| 6 | EL COLOR MORADO (VIOLETA) DE LA GASOLINA, ME INDICA QUE SU OCTANAJE ES DE: | A | 115/145 OCTANOS | 80/100 OCTANOS | 100/130 OCTANOS | 135 OCTANOS |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|--|--|--|---|
| 7 | EN EL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS, EN LA SECCIÓN DE LIMITACIONES ENCONTRAREMOS: | B | LOS FACTORES DE CARGAS, INSTRUMENTACIÓN, CONSUMO, LONGITUD DE DESPEGUE | TODO LO RELACIONADO CON VALORES MÁXIMOS Y MÍNIMOS, EN TODO LO RELACIONADO CON, PERFORMANCE, MOTORES, Y DEMÁS PRESTACIONES DEL AVIÓN. | PESO, CENTRO DE GRAVEDAD, LIMITACIONES, PISTA, VIENTO | GRADIENTE DE PISTA, PESO Y BALANCE, LONGITUD DE PISTA, LIMITACIONES |
| 8 | ¿EN CUÁNTOS TIPOS SE CLASIFICAN LOS MOTORES A TURBINAS, DE ACUERDO AL FLUJO AERODINÁMICO? | A | EN CENTRÍFUGAS Y AXIALES | EN CENTRÍFUGAS, AXIALES, Y DE ALTO BY-PASS | EN RADIALES, AXIALES, CENTRÍFUGAS, BAJO Y ALTO BY-PASS | EN AXIALES Y CENTRÍPETAS |
| 9 | ¿EN QUÉ MOMENTO, LA ENERGÍA CALÓRICA (QUÍMICA), SE CONVIERTE EN ENERGÍA MECÁNICA EN UN MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA? | C | EN LA CARRERA DE ADMISIÓN | EN LA CARRERA DE COMPRESIÓN | EN LA CARRERA DE EXPLOSIÓN | EN LA CARRERA DE ESCAPE |
| 10 | ¿DÓNDE SE MIDE LA TEMPERATURA DE ESCAPE DE GASES (EGT) DE UNA TURBINA? | B | EN LA ENTRADA DE LA TOBERA DE SALIDA DE GASES | ENTRE EL GRUPO DE TURBINAS DE ALTA Y DE BAJA PRESIÓN | A LA ENTRADA DE LA TURBINA | |
| 11 | ¿CUÁL DE LAS CONDICIONES ABAJO DESCRITAS, INFLUIRÍA EN QUE LA POTENCIA MÁXIMA PARA QUE EL DESPEGUE DISMINUYA, E INFLUYA EN UN MAYOR CONSUMO DE PISTA? | B | A UNA BAJA TEMPERATURA EN UN DÍA LLUVIOSO | A UNA GRAN ELEVACIÓN DEL AEROPUERTO EN UN DÍA CALUROSO | MEZCLA MUY RICA EN UN DÍA CALUROSO | MEZCLA MUY POBRE EN UN DÍA SECO Y FRIO |
| 12 | ¿CÓMO SE PRODUCE LA PROPULSIÓN GENERADA POR UNA HÉLICE? | D | POR INERCIA | POR ACELERACIÓN | POR ACCIÓN Y REACCIÓN | POR DIFERENCIAL DE PRESIÓN, ENTRE EL EXTRADÓS Y EL INTRADÓS DE LAS PALAS DE LA HÉLICE |
| 13 | ¿QUÉ TIPO DE BATERÍAS SE USA NORMALMENTE EN LA AVIACIÓN? | D | DE NICKEL-CADMIUN, Y ALCALINA | LITHIUN, Y PLOMO | ALCALINA Y NICKEL-CADMIUN | DE ÁCIDO-PLOMO, Y NICKEL-CADMIUN |
| 14 | SE DENOMINA N2 A: | A | RPM DEL COMPRESOR DE ALTA PRESIÓN | RPM DEL COMPRESOR DE BAJA PRESIÓN | RPM DE LA SECCIÓN DE TURBINA | RPM DEL ARRANQUE |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|-------|--|---|--|--|
| 15 | LA FUNCIÓN BÁSICA DE LOS BOOSTER PUMP (BOMBAS ELÉCTRICAS SUMERGIDAS EN LOS TANQUES), ES: | A | MANTENER EL FLUJO DE COMBUSTIBLE EN EL DESPEGUE Y EN OTRAS CONDICIONES ESPECIALES; TALES COMO: BAJO COMBUSTIBLE, Y ALTOS ÁNGULOS DE ATAQUE, ETC. | SU USO EN DÍAS MUY CALUROSOS | MANTENER UNA INDICACIÓN DE F/F (FUEL FLOW) , CORRESPONDIENTE A LA OPERACIÓN QUE SE ESTÁ EFECTUANDO | MANTENER UN FLUJO CONSTANTE EN LAS AERONAVES DE ALAS BAJAS |
| 16 | ¿CUÁL SERÁ LA ACTITUD QUE UD. TOMARÁ EN CASO DE UNA FALLA DE MAGNETOS EN EL AIRE? | C | TRATARÍA DE IDENTIFICAR EL MAGNETO MALO PARA DESACTIVARLO, LUEGO CONTINUAR EL VUELO CON EL MAGNETO OPERATIVO Y MONITOREAR LA FALLA | CONTINUARÍA NORMALMENTE EL VUELO | ATERRIZARÍA DONDE FUESE POSIBLE | EVITARÍA ASCENDER O AUMENTAR EL RÉGIMEN DE POTENCIA DEL MOTOR |
| 17 | EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE UNA AERONAVE, TIENE LA FINALIDAD DE: | C | ASEGURAR LA DISPONIBILIDAD PERMANENTE DE LOS EQUIPOS | MANTENER LA OPERABILIDAD DE LOS EQUIPOS EN DISPOSICIÓN DE MANTENIMIENTO | MANTENER LA AERONAVE EN CONDICIONES ÓPTIMAS DE AERONAVEGABILIDAD | MANTENER UN COSTO OPERATIVO MÁS BAJO POR MANTENIMIENTO PROGRESIVO |
| 18 | UN ARRANQUE CALIENTE, ES RECONOCIDO POR: FLUJO DE COMBUSTIBLE EXCESIVO, Y ADEMÁS: | A | RÁPIDO INCREMENTO DE EGT | LENTO INCREMENTO DEL EGT | INCREMENTO DEL EGT Y N1 | NO HAY INCREMENTO DE EGT |
| 19 | UN ARRANQUE COLGADO (HUNG START) , ESTÁ CARACTERIZADO POR: | C | FLUJO DE COMBUSTIBLE ELEVADO | EGT MUY BAJO | LAS RPM NO ALCANZAN LAS MÍNIMAS NECESARIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR | FLUJO DE COMBUSTIBLE OSCILANTE |
| 20 | EN TURBOCOMPRESORES CON POST-QUEMADOR, ¿CUÁL CONDICIÓN DE LA TOBERA DE ESCAPE DE GEOMETRÍA VARIABLE, DEBE UTILIZARSE AL SER OPERADO EL SISTEMA? | B | MÍNIMA APERTURA, PARA INCREMENTAR LA PRESIÓN DE LOS GASES Y LA VELOCIDAD, ASÍ TENDREMOS MÁS EMPUJE | MÁXIMA APERTURA, PARA OBTENER MAYOR VOLUMEN Y POTENCIA DE EMPUJE | EL CAMBIO DEL ÁREA DE ESCAPE SE DEBE REGULAR EN FUNCIÓN DE LA CONDICIÓN DEL VUELO | LA CONFIGURACIÓN DE MAYOR RENDIMIENTO SERÁ INTERMEDIA, ENTRE MÁXIMO ABIERTA Y MÁXIMO CERRADA |
| 21 | EL CICLO DE COMPRESIÓN EN UN MOTOR TURBORREACTOR, ¿ES DE PROCESO ADIABÁTICO? | B | CIERTO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|---|--|-------------------------------------|
| 22 | ¿EN LAS TABLAS DE PERFORMANCE EN AVIONES PESADOS, ESTÁ CONTEMPLADO EL CÁLCULO DE LA DISIPACIÓN DE LA ENERGÍA CINÉTICA TOTAL, EN EL SISTEMA DE FRENOS? | A | CIERTO | FALSO | | |
| 23 | ¿EN QUÉ PARTE DEL MOTOR A REACCIÓN, SE REGISTRAN LAS TEMPERATURAS MÁS ALTAS? | C | EN LA DESCARGA DEL COMPRESOR | EN LA BOQUILLA DE PULVERIZACIÓN DEL COMBUSTIBLE | A LA SALIDA DEL DIFUSOR POST COMPRESOR | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 24 | EL MÁS IMPORTANTE FACTOR DE RESTRICCIÓN, EN LA OPERACIÓN DE LOS MOTORES TURBOJET Y TURBOPROP, ES: | B | LÍMITE DE ROTACIÓN DE LA TURBINA | LÍMITE DE TEMPERATURA DE GASES DE ESCAPE | LÍMITE DE TORQUE | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 25 | SE LLAMA POTENCIA METO: | C | A LA MÁXIMA POTENCIA QUE DA EL MOTOR | A LA MÁXIMA POTENCIA ADMISIBLE EN EL DESPEGUE | A LA MÁXIMA POTENCIA ADMISIBLE, EXCEPTO EN EL DESPEGUE | A LA MENOR POTENCIA DE SUSTENTACIÓN |
| 26 | EL INDICADOR DE PRESIÓN DE ADMISIÓN, PERMITE CONOCER LA PRESIÓN DE: | B | ACEITE | AIRE- GASOLINA | BOMBA DE VACIO | NEUMÁTICOS |
| 27 | EN UN MOTOR DE HÉLICE DE PASO VARIABLE Y DE CONTROL MANUAL, SE DEBE INCREMENTAR LA POTENCIA EN; ¿CUÁL DE LAS TÉCNICAS ABAJO DESCRITAS? | A | MEZCLA, PALANCA DE POTENCIA, RPM DE LA HÉLICE | MEZCLA, RPM DE LA HÉLICE, PALANCA DE POTENCIA | RPM DE LA HÉLICE, MEZCLA POBRE, PALANCA DE POTENCIA | SOLO RPM |
| 28 | DURANTE EL ENCENDIDO DE UNA TURBINA, SI NO HAY INDICACIÓN EN EL TACÓMETRO DEL N2, ¿PODEMOS CONTINUAR EL ARRANQUE USANDO COMO REFERENCIA UN PORCENTAJE DE RPM DEL N1 CON EQUIVALENCIA AL CORRESPONDIENTE EN EL N2? | A | CIERTO | FALSO | | |
| 29 | DE ACUERDO CON EL FLUJO DE AIRE EN LOS TURBOCOMPRESORES, SE CLASIFICAN EN; CENTRÍFUGOS Y AXIALES. | A | CIERTO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|--|--|--|--|
| 30 | EN AVIONES DE ALTA VELOCIDAD, LOS PARABRISAS GENERALMENTE USAN CALENTADORES ELÉCTRICOS; AL AUMENTAR LA TEMPERATURA DE LOS VIDRIOS, ¿QUÉ OCURRE? | C | AUMENTA LA RESISTENCIA A LOS IMPACTOS, DEBIDO A QUE EL VIDRIO SE HACE MAS TEMPLADO (DURO) | SOLAMENTE CALIENTA EL MATERIAL, EVITANDO LA FORMACIÓN DE NEBLINA EN LA PARTE EXTERIOR DEL VIDRIO | AUMENTA EL MÓDULO DE ELASTICIDAD DEL VIDRIO, Y POR CONSECUENCIA, AMORTIGUA EL IMPACTO EVENTUAL EVITANDO SU FRACTURA | NO TIENE NINGÚN EFECTO MECÁNICO, SOLO EVITA LA FORMACIÓN DE CONDENSACIÓN (NEBLINA) |
| 31 | EN LOS MOTORES A REACCIÓN, EN OPERACIÓN CIVIL LOS LIMITES DE TEMPERATURA , ITT O EGT MÁXIMOS, SE PUEDEN MANTENER POR UN TIEMPO LIMITE DE; | C | UN MINUTO | DURANTE EL TIEMPO DE ASCENSO A 10,000 FT | POR UN MÁXIMO DE 5 MINUTOS | NO TIENE LIMITE DE TIEMPO |
| 32 | ¿CUÁL ES, LA DIFERENCIA ENTRE: ANTI-ICE, Y DE-ICE? | C | EL ANTI-ICE PRODUCE DESPRENDIMIENTO POR MOVIMIENTO ONDULATORIO DE LOS BORDES DE ATAQUE, PARA EVITAR LA FORMACIÓN DE HIELO. | EL DE-ICE PRODUCE CALENTAMIENTO POR RESISTENCIA ELÉCTRICA DE LOS BORDES DE ATAQUE, PARA DESPRENDER EL HIELO FORMADO | EL ANTI-ICE EVITA LA FORMACIÓN DE HIELO EN LAS ZONAS REQUERIDAS, NEUMÁTICA O ELÉCTRICAMENTE. EL DE-ICE PRODUCE EL DESPRENDIMIENTO DEL HIELO, GENERALMENTE POR LOS MISMOS MEDIOS. | SON SISTEMAS EQUIVALENTES, LOS DIFERENCIA SOLO EL SISTEMA COMO OPERAN |
| 33 | ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE LA CAJA DE REDUCCIÓN EN AVIONES MOTORIZADOS CON SISTEMAS TURBO- PROP? | B | CONECTAR LA TURBINA CON EL SISTEMA DE CONTROL DE LA HÉLICE | CONECTAR LA TURBINA CON EL SISTEMA DE LA HÉLICE, PARA QUE ÉSTA OPERE CON REVOLUCIONES CONSTANTES, Y AUMENTAR EL TORQUE (PAR MOTOR) | PERMITIR LA ROTACIÓN DEL COMPRESOR, PARA EL TRABAJO DE COMPRESIÓN PRE-CÁMARA(S) DE COMBUSTIÓN | ESTÁ CONECTADA MECÁNICAMENTE AL MOTOR DE ARRANQUE, PARA EFECTUAR EL ENCENDIDO |
| 34 | EN LA MAYORÍA DE LOS AVIONES MOTORIZADOS POR TURBINA, LAS REVOLUCIONES POR MINUTO DE LOS GENERADORES DE CORRIENTE SE MANTIENEN CONSTANTES; DEBIDO A: | B | LAS REVOLUCIONES DE TODOS LOS COMPONENTES DEL MOTOR OPERAN CON REVOLUCIONES CONSTANTES EN TODA OPERACIÓN | SE INCORPORA AL MOTOR UN COMPONENTE HIDRO-MECÁNICO, QUE MANTIENE LAS REVOLUCIONES DEL GENERADOR CONSTANTES INDEPENDIENTE DE LAS VARIACIONES DE RPM DEL MOTOR (CSD) | LOS GENERADORES MANTIENEN SUS REVOLUCIONES CONSTANTES ELÉCTRICAMENTE, A TRAVÉS DE TRANSFORMADORES RECTIFICADORES DE CORRIENTE | LOS CAMPOS DE LOS GENERADORES SON ENERGIZADOS DIRECTAMENTE DE LA BATERÍA, Y ÉSTA AL MANTENER SU CARGA PRODUCE UNA ROTACIÓN CONSTANTE DEL GENERADOR |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|--|--|---|--|
| 35 | EN AVIONES, MOTORIZADOS POR TURBINAS DE GAS QUE TENGAN SISTEMA DE REVERSIBLE, ÉSTE EFECTÚA SU OPERACIÓN: | C | INVIRTIENDO EL SENTIDO DE ROTACIÓN DE LOS COMPONENTES ROTATIVOS DEL MOTOR, (COMPRESOR (ES), Y TURBINA) | CAMBIANDO EL ÁNGULO DE LOS ÁLABES DE LOS COMPONENTES DEL MOTOR (COMPRESOR Y TURBINA) | MODIFICANDO A TRAVÉS DE SISTEMAS HIDRÁULICOS O NEUMÁTICOS, SUPERFICIES AERODINÁMICAS QUE INVIRTAN EL SENTIDO DEL CHORRO PROPULSOR | POR MEDIO DE DISPOSITIVOS ELÉCTRICOS-ELECTRÓNICOS, EL MOTOR BAJA A MÍNIMAS REVOLUCIONES: AUMENTANDO ASÍ, LA RESISTENCIA AL AVANCE |
| 36 | EN MOTORES TURBORREACTORES CON SISTEMA DE REVERSIBLE, EXISTE UNA VELOCIDAD MÍNIMA PARA SU UTILIZACIÓN, SI EXCEDE ESTE LÍMITE GENERALMENTE SE PRODUCEN UNAS DETONACIONES O EXPLOSIONES ¿A QUÉ SE DEBEN ESTAS? | B | AL STALL PRODUCIDO EN LA SECCIÓN DE TURBINA DEL MOTOR | AL STALL PRODUCIDO EN EL COMPRESOR | AL STALL DE AMBOS COMPONENTES | AL ESCAPE DE AIRE, PRODUCIDO GENERALMENTE EN LAS VÁLVULAS BLEED DE ALTA PRESIÓN PARA EVITAR LA DESACELERACIÓN DE LA CORRIENTE DE AIRE; Y ASÍ EVITAR EL STALL DEL COMPRESOR |
| 37 | ¿CUÁL DE ESTOS MOTORES ES CONSIDERADO UN "STRAIGHT JET ENGINE"? | B | TURBOPROP | RAM JET | TURBOFAN | A Y C SON CORRECTAS |
| 38 | LOS MOTORES TURBOFAN TIENEN INDICADORES DE RPM TANTO DE LA TURBINA COMO DEL COMPRESOR: | A | CIERTO | FALSO | | |
| 39 | ¿QUÉ ES, UNA AERONAVE COMBI? | B | ES UN AVIÓN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, SIN CLASIFICACIÓN | ES UN AVIÓN DE TRANSPORTE, DE PASAJEROS, Y CARGA | ES UN AVIÓN DE TRANSPORTE DE CARGA | ES UN AVIÓN DE TRANSPORTE, SÓLO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS |
| 40 | ¿EL SISTEMAS ELÉCTRICO DE LA AERONAVE ES INDEPENDIENTE DEL SISTEMA DE IGNICIÓN? | A | CIERTO | FALSO | | |
| 41 | ¿SE PUEDE UTILIZAR EL UMBRAL DESPLAZADO PARA LA CARRERA DE DESPEGUE? | A | VERDADERO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|---|--|---|---------------------------|
| 42 | SI DURANTE UN VUELO EN UN MONOMOTOR A PISTÓN NUESTRA AERONAVE PRESENTA FALLA DE ALTERNADOR Y BATERÍA ¿EL MOTOR SE APAGARÁ? | B | SÍ | NO | | |
| 43 | EL ACRÓNIMO APU CORRESPONDE A: | A | AUXILIARY POWER UNIT | AIRSPEED POWER UNSAFE | AUXILIARY POWER UNTIL | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 44 | EL RADIO ALTÍMETRO MIDE: | B | ALTITUD | ALTURA | DECISION HIGH | TODAS LAS ANTERIORES |
| 45 | UN GIRÓSCOPO TRABAJA BAJO EL PRINCIPIO DE: | A | RIGIDEZ Y PRECESIÓN | INERCIA | ACCIÓN Y REACCIÓN | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 46 | QUÉ SIGNIFICA MEL | C | MINIMUM EN ROUTE LATITUDE | MINIMUM EQUIPMENT LOW | MINIMUM EQUIPMENT LIST | TODAS LAS ANTERIORES |
| 47 | LA VMCG DEBE SER | A | IGUAL O MENOR QUE LA V1 | MAYOR QUE LA VMCG | IGUAL O MAYOR V1 | EL 10% DE LA VR |
| 48 | LOS REVERSIBLES TIENEN LIMITACIONES POR: | C | NÚMERO DE CICLOS | ÁNGULO DE DEFLECCIÓN | TIEMPO Y TEMPERATURA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 49 | ¿QUÉ ES UN DRIF DOWN? | A | DESCENSO EN CASO DE FALLA DE MOTOR CON LOS MOTORES RESTANTES A MÁXIMA POTENCIA | DESCENSO DE EMERGENCIA CON TODOS LOS MOTORES EN RALENTÍ | DESCENSO DE EMERGENCIA CON UN SOLO MOTOR OPERATIVO A MEDIA POTENCIA | A Y B SON CORRECTAS |
| 50 | ¿QUÉ EFECTO TIENE UNA GRADIENTE POSITIVO DE PISTA PARA EL DESPEGUE? | B | FAVORABLE | DESFAVORABLE | | |
| 51 | DIFERENCIA ENTRE TORQUE Y CABALLOS DE FUERZA | A | EL TORQUE MIDE CUANTO TRABAJO SE ESTA HACIENDO DE FORMA CIRCULAR Y LOS CABALLOS DE FUERZA MIDEN QUE TAN RÁPIDO SE ESTA HACIENDO ESTE TRABAJO DE FORMA LINEAL. | TORQUE MIDE EL RADIO DE ACCIÓN DE UN MOMENTO Y CABALLOS DE FUERZA MIDE CANTIDAD DE PESO EJERCIDO EN UN PUNTO | EL TORQUE MIDE FUERZA LINEAL Y LOS CABALLOS DE FUERZA MIDEN FUERZA LINEAL | TODAS LAS ANTERIORES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|---|--|--------------------------------|
| 52 | EL ERROR PERMISIBLE DEL VARIÓMETRO ES DE: | C | 9 MINUTOS 100 METROS | 9 HORAS 100 KILÓMETROS | 9 SEGUNDOS 100 PIES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 53 | LOS HORIZONTES ARTIFICIALES ENERGIZADOS POR BOMBA DE VACÍO TIENEN LIMITACIÓN DE GRADOS DE CABECEO Y ALABEO PARA SU INDICACIÓN | A | CIERTO | FALSO | | |
| 54 | EL ALTÍMETRO TRABAJA BAJO EL PRINCIPIO DE: | B | TERMOCÚPULA | CÁPSULA ANEROIDE | VENTANILLA DE KOLLSMAN | TODAS LAS ANTERIORES |
| 55 | EL MAMPARO SE CONOCE COMO | A | PARED DE FUEGO | PARED DE SEGURIDAD | NINGUNA ES CORRECTA | TODAS SON CORRECTAS |
| 56 | POR LO GENERAL EN EL RADOME DE LA AERONAVE SE ENCUENTRA EL | B | ANTENA VHF | RADAR METEOROLÓGICO | ANTENA GPS | ANTENA ELT |
| 57 | ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO AL PRESENTARSE UN HIDROPLANEÓ? | C | APLICAR FRENADO (FULL) A LAS RUEDAS PRINCIPALES | APLICAR FRENADO ABRUPTO EN EL TREN DE NARIZ | APLICAR TODOS LOS DISPOSITIVOS DE FRENADO AERODINÁMICO | TODAS SON CORRECTAS |
| 58 | LOS TUBOS AUMENTADORES DE UN MOTOR RECÍPROCO DE QUE SISTEMA SON PARTE | A | SISTEMA DE ESCAPE | SISTEMA DE COMBUSTIBLE | SISTEMA DE IGNICIÓN | SISTEMA ELÉCTRICO |
| 59 | QUE EFECTO TENDRÁ LA HUMEDAD ATMOSFÉRICA EN LA OPERACIÓN DE UN MOTOR DE TURBINA | A | CASI NULA | DISMINUYE EL E.P.R | DISMINUYE LAS RPM DEL COMPRESOR DE TURBINA | BAJA INDICACIÓN D EGT |
| 60 | DONDE DEBE ESTAR UBICADO EL FILTRO DE COMBUSTIBLE EN UNA AERONAVE | C | PARALELO A LA VÁLVULA SELECTORA | DEBAJO DEL CARBURADOR | EN EL PUNTO MÁS BAJO DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE | EN CUALQUIER PUNTO DEL SISTEMA |

Meteorología TLA

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|-----------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| 1 | EL FENÓMENO DE INVERSIÓN DE TEMPERATURA, OCURRE CUÁNDO: | C | LA TEMPERATURA BAJA AL AUMENTAR LA ALTURA | LA HUMEDAD RELATIVA AUMENTA | LA TEMPERATURA AUMENTA CON LA ALTURA | LA PRESIÓN BAROMÉTRICA AUMENTA |
| 2 | LA IONOSFERA ES: | C | LA CAPA ATMOSFÉRICA MÁS BAJA | LA CAPA DE OZONO | LA CAPA MÁS ALTA DE LA ATMÓSFERA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 3 | LOS MERIDIANOS, SON CÍRCULOS MÁXIMOS QUE PASAN: | A | POR LOS POLOS | PARALELOS AL ECUADOR | EN ANGULO DE 45 GRADOS AL ECUADOR | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 4 | UN GRADO DE LONGITUD EN EL ECUADOR EQUIVALE A UNA LONGITUD DE ARCO DE | D | 60 KILÓMETROS | 60 MILLAS TERRESTRES | 60 NUDOS | 60 MILLAS NáUTICAS |
| 5 | LAS LÍNEAS QUE UNEN, PUNTOS DE IGUAL PRESIÓN ATMOSFÉRICA SE DENOMINAN: | C | ISOCLÍNICAS | ISOGÓNICAS | ISÓBARAS | AGÓNICAS |
| 6 | LA ATMÓSFERA, ESTÁ COMPUESTA DE LA SIGUIENTE FORMA: 78 % OXÍGENO, Y DE UN 20 %DE NITRÓGENO, 1% DE OTROS GASES. | B | CIERTO | FALSO | | |
| 7 | LA PRESIÓN PARCIAL DE OXÍGENO, DISMINUYE AL IR AUMENTANDO LA ALTURA DE VUELO | A | CIERTO | FALSO | | |
| 8 | LA CAPA ATMOSFÉRICA, MÁS CERCANA A LA SUPERFICIE DE TIERRA, Y EN LA QUE SE DESARROLLAN LA MAYORÍA DE LOS FENÓMENOS ES LA: | B | LA EXOSFERA | LA TROPOSFERA | LA IONOSFERA | LA ESTRATOSFERA |
| 9 | LA TEMPERATURA, EN LO QUE AUMENTO DE ALTURA SE REFIERE, SUFRE EL SIGUIENTE CAMBIO: | C | AUMENTA | SE MANTIENE CONSTANTE | DISMINUYE | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|--|---|--|---|
| 10 | ¿CÓMO LA CALIMA AFECTA LA HABILIDAD DE VER OTROS TRÁFICOS DURANTE EL VUELO? | C | TODOS LOS TRÁFICOS PARECEN ESTAR MÁS CERCA DE LO QUE EN REALIDAD SE ENCUENTRAN | AYUDA A LA VISIÓN A DETECTAR EL CONTRASTE ENTRE LOS COLORES | TODOS LOS TRÁFICOS PARECEN ESTAR MÁS LEJOS DE LO QUE EN REALIDAD SE ENCUENTRAN | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 11 | EL GRADIENTE ALTOBÁRICO CON RELACIÓN A LA ALTURA: | A | DISMINUYE | AUMENTA | SE MANTIENE IGUAL A LA ALTITUD | NO TIENE NADA QUE VER CON EL ALTOBÁRICO |
| 12 | ¿QUÉ SIGNIFICA CUÁNDO UN OPERADOR DE LA TORRE INFORMA QUE LA COBERTURA ES "OVC"? | D | QUE SUS CONDICIONES SON ÓPTIMAS | QUE EL CONTENIDO DE VAPOR DE AGUA EN LA ATMÓSFERA ES ALTO | QUE LA BASE DE EL TECHO DE NUBES ESTA FORMADO POR CAPAS DE STRATUS | QUE EL TECHO ESTA TOTALMENTE CUBIERTO |
| 13 | ¿A QUÉ SE DEBE EL AUMENTO DE LA HUMEDAD DE LAS MASAS DE AIRE? | B | A QUE DISMINUYE LA TEMPERATURA | A QUE AUMENTA LA TEMPERATURA | A QUE LA HUMEDAD Y LA TEMPERATURA SON DIRECTAMENTE PROPORCIONAL | A QUE LA RELACIÓN DE HUMEDAD ES INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PROMEDIO DE LA TEMPERATURA |
| 14 | LA LÍNEA QUE UNEN PUNTOS DE IGUAL TEMPERATURA SE LLAMA: | D | ISOBARAS | ISOHIPSA | ISALOBARAS | ISOTERMAS |
| 15 | CUÁNDO UN FRENTE FRIO ALCANZA A UN FRENTE CÁLIDO DARÁ ORIGEN A OTRO FRENTE QUE SE LLAMARÁ: | D | FRENTE OCLUIDO CÁLIDO | FRENTE OCLUIDO | LA MASA DE AIRE FRIO SE COLOCA POR ENCIMA DE LA MASA DE AIRE CALIENTE | FRENTE OCLUIDO FRIO |
| 16 | TÉRMICAMENTE LAS CAPAS DE LA ATMÓSFERA SE DIVIDEN EN: | C | BIOSFERA, TROPOSFERA, ESTRATOSFERA, MESOSFERA | TROPOSFERA, ESTRATOSFERA, MESOSFERA, IONOSFERA | TROPOSFERA, ESTRATOSFERA, MESOSFERA, TERMOSFERA | LITOSFERA, TROPOSFERA, ESTRATOSFERA, TERMOSFERA |
| 17 | LOS TIPOS DE NUBES ENGELANTE (FORMADA POR DIMINUTOS CRISTALES DE HIELO SE LLAMAN: | D | ALTO ESTRATOS | ALTOS CÚMULOS | NIMBO ESTRATOS | CIRROS |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|----------|--|---|--|---|
| 18 | LA FUERZA O EFECTO DE CORIOLIS DICE: | C | TODA PARTÍCULA EN LA ATMÓSFERA GIRA A LA IZQUIERDA Y HACIA AFUERA | EN EL HEMISFERIO NORTE GIRAN A LA DERECHA | TODA PARTÍCULA GIRA HACIA EL CENTRO Y A LA DERECHA | EN EL HEMISFERIO SUR GIRAN A LA DERECHA ÚNICAMENTE |
| 19 | ¿A QUÉ RÉGIMEN DE VELOCIDAD SE SIENTEN MÁS LOS EFECTOS DE LA TURBULENCIA? | B | A BAJAS VELOCIDADES | A ALTAS VELOCIDADES | A MEDIA POTENCIA | A FULL POTENCIA |
| 20 | LA VISIBILIDAD ES: | B | MÁXIMA DISTANCIA VERTICAL A LA QUE SE PUEDEN VER OBJETOS PROMINENTES | MÁXIMA DISTANCIA HORIZONTAL, A LA QUE SE PUEDEN DISTINGUIR OBJETOS PROMINENTES. | MÁXIMA DISTANCIA HORIZONTAL A LA QUE SE PUEDEN DISTINGUIR LAS NUBES. | MÁXIMA DISTANCIA VERTICAL A LA QUE SE PUEDE DISTINGUIR UNA AERONAVE EN VUELO. |
| 21 | LA CAPA DE LA ATMÓSFERA EN LA QUE LOS VUELOS NORMALMENTE SE LLEVAN A CABO SE LLAMA: | D | ESTRATOSFERA | TROPOPAUSA | IONOSFERA | TROPOSFERA |
| 22 | LAS DOS VARIABLES MÁS IMPORTANTES PARA ANALIZAR EL COMPORTAMIENTO DE LA ATMÓSFERA SON: | B | PRESIÓN Y VELOCIDAD | PRESIÓN Y TEMPERATURA | HUMEDAD Y PUNTO DE ROCÍO | HUMEDAD Y DENSIDAD |
| 23 | LA VARIACIÓN PREVISTA DE TEMPERATURA CON LA ALTURA ES DE 2 °C CENTÍGRADOS CADA: | B | 100 METROS | 1.000 PIES | 1.000 METROS | 10 CENTÍMETROS |
| 24 | EN LAS PROXIMIDADES DEL SUELO, LA VARIACIÓN DE LA PRESIÓN EN LA ATMÓSFERA STANDARD SE CONSIDERA DE 1 MB. CADA: | B | 100 METROS | 8 METROS | 100 PIES | 1.000 PIES |
| 25 | SI LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA EN UN AEROPUERTO ESTÁ POR DEBAJO DE LA REAL, UN AVIÓN PROPORCIONALMENTE: | D | NECESITA UNA MAYOR VELOCIDAD DE DESPEGUE | LA VELOCIDAD ASCENSIONAL SERA MENOR | NECESITA MÁS LONGITUD DE PISTA DE LA NORMAL | TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|--|---|---|---|
| 26 | EN EL CASO DE QUE LA TEMPERATURA DEL AIRE Y EL PUNTO DE ROCÍO ESTÉN PRÓXIMOS, SE PRESENTARA LA CONDICIÓN DE: | B | VIENTOS FUERTES | RIESGOS DE NIEBLAS | RIESGOS DE TORMENTAS | VIENTO EN CALMA |
| 27 | LA DIRECCIÓN DEL VIENTO EN SUPERFICIE SE PROPORCIONA AL PILOTO SEGÚN EL NORTE MAGNÉTICO PARA: | A | COMPARARLO CON LA DIRECCIÓN DE LA PISTA | TRANSFORMARLO EN GEOGRÁFICO | CALCULAR LA INTENSIDAD | ANALIZAR LA TURBULENCIA |
| 28 | LA ESTRATOSFERA ES LA CAPA DONDE SE PRODUCEN LOS FENÓMENOS METEOROLÓGICOS COMO EL TIEMPO, EL VAPOR DE AGUA Y LAS NUBES. | B | CIERTO | FALSO | | |
| 29 | LA PRESIÓN BAROMÉTRICA Y LA TEMPERATURA DISMINUYEN CON LA ALTITUD DE VUELO. | A | CIERTO | FALSO | | |
| 30 | LA IONOSFERA ACTÚA COMO REFLECTOR PARA LAS ONDAS ELECTROMAGNÉTICAS O PARA LAS ONDAS DE RADIO | A | CIERTO | FALSO | | |
| 31 | LA ALTITUD DE TRANSICIÓN INDICA: | C | EL NIVEL AL CUAL DEBEMOS AJUSTAR EL ALTÍMETRO A QNH | EL MAYOR OBSTÁCULO | LA ALTITUD A LA CUAL DEBEMOS AJUSTAR EL ALTÍMETRO A QNE | TODAS SON CORRECTAS |
| 32 | ELIJA LA AFIRMACIÓN QUE CONSIDERE CORRECTA, EN RELACIÓN A LAS ISOBARAS Y A LOS PATRONES DE FLUJO, VIENTOS Y LAS ÁREAS DE SISTEMAS DE ALTAS Y BAJAS PRESIONES QUE APAREZCAN EN UNA CARTA METEOROLÓGICA DE SUPERFICIE | D | CUANDO LAS ISOBARAS SE ENCUENTRAN MUY SEPARADAS, LOS PICOS DE LAS ONDAS ESTACIONARIAS PUEDEN SER MARCADAS POR NUBES LENTICULARES ESTACIONARIAS | LOS VIENTOS DE SUPERFICIE SOPLAN EN PARALELO A LAS ISOBARAS | LAS ISOBARAS UNEN LÍNEAS DE NIVEL DE LA MISMA TEMPERATURA | CUANDO LAS ISOBARAS ESTÁN MUY PRÓXIMAS, LA FUERZA DEL GRADIENTE ES MAYOR Y LAS VELOCIDADES DEL VIENTO SON MAYORES |
| 33 | LA PRESIÓN DISMINUYE CON LA ALTURA | A | VERDADERO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|-----------|----------|----------|----------|
| 34 | LA TROPOSFERA ES UNA DE LAS CAPAS DE LA ATMOSFERA | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 35 | LA METEOROLOGÍA ES LA CIENCIA QUE ESTUDIA LA ATMOSFERA | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 36 | LA TROPOSFERA ABARCA HASTA LOS 1000 FT | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 37 | LA TEMPERATURA ES LA MEDIDA DEL CALOR | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 38 | EL BARÓMETRO ES UN INSTRUMENTO UTILIZADO PARA MEDIR LA TEMPERATURA | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 39 | LAS ISOTERMAS SON LÍNEAS QUE UNEN PUNTOS DE IGUAL TEMPERATURA | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 40 | LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA S LA FUERZA EJERCIDA POR LA ATMOSFERA | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 41 | EL VIENTO ES EL AIRE EN MOVIMIENTO DE FORMA HORIZONTAL | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 42 | LA TEMPERATURA AUMENTA PROPORCIONAL A LA ALTURA | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 43 | LA NUBE ES UN DETERMINADO VOLUMEN VISIBLE DE AIRE | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 44 | EL CUMULONIMBOS ES UNA NUBE DE GRAN DESARROLLO VERTICAL | A | VERDADERO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|-----------|----------|----------|----------|
| 45 | LA CIZALLADURA ES EL VIENTO CAMBIANDO LENTAMENTE | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 46 | EL QFE ES LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA EN UN PUNTO DE REFERENCIA | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 47 | EL ENGELAMIENTO PUEDE OCURRIR TANTO EN VUELO COMO EN TIERRA | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 48 | EL ENGELAMIENTO PUEDE HACER HAYA PERDIDA DE TRACCIÓN EN LA HÉLICE | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 49 | LA TURBULENCIA ES CUANDO EL FLUJO DE AIRE ES LAMINAR | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 50 | EL METAR ES UN INFORME METEOROLÓGICO | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 51 | EL RÉGIMEN DE LAS TURBULENCIAS SE SIENTEN MAS A BAJAS VELOCIDADES | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 52 | QNH ES LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA DEL AERÓDROMO | A | VERDADERO | FALSO | | |



 INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
 VENEZUELA

PESO Y BALANCE TLA

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|---|---|--|--|
| 1 | UNA DE LAS CARACTERÍSTICAS QUE PRESENTA UN AVIÓN PESADO DE COLA ES: | D | AUMENTA LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL DEL AVIÓN | DISMINUYE LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL DEL AVIÓN | DISMINUYE LA CAPACIDAD DEL AVIÓN DE RECUPERARSE DE PÉRDIDAS Y BARRERAS. | B Y C SON CORRECTAS |
| 2 | LOS LÍMITES ENTRE LOS CUALES SE PUEDE ENCONTRAR EL C.G. DEL AVIÓN SON DETERMINADOS POR: | A | EL FABRICANTE DEL AVIÓN | EL PILOTO | LAS AUTORIDADES DEL AEROPUERTO QUE SE ESTÉ OPERANDO | LAS REGULACIONES AÉREAS DE CADA PAÍS. |
| 3 | EL CENTRO DE GRAVEDAD ES: | D | EL PUNTO DONDE CONVERGEN EL VIENTO RELATIVO | EL CENTRO DONDE EL AVIÓN TIENE MEJOR ÁNGULO | EL PUNTO IMAGINARIO DONDE SE CONCENTRAN LAS FUERZAS RESULTANTES DE PRESIÓN EN UNA AERONAVE | EL PUNTO DONDE TEÓRICAMENTE SE CONSIDERA CONCENTRADO TODO EL PESO DE LA AERONAVE |
| 4 | ¿QUÉ FACTOR SE PUEDE ESPERAR AL VOLAR UN AVIÓN SOBRECARGADO? | A | DISMINUCIÓN DE LA RATA DE ASCENSO | DISMINUCIÓN DE LA VELOCIDAD DE DESPEGUE | DISMINUCIÓN DE LA VELOCIDAD DE ENTRADA EN PÉRDIDA | NO AFECTA EL PERFORMANCE DEL AVIÓN |
| 5 | SI UN AVIÓN TIENE PROBLEMAS PARA ELEVAR LA NARIZ EN DESPEGUES Y ATERRIZAJES, DEBIDO A QUÉ LA CARGA ESTA MAL DISTRIBUIDA ÉSTO ES MOTIVADO A: | A | EL CENTRO DE GRAVEDAD ESTÁ MUY ADELANTE | EL CENTRO DE GRAVEDAD ESTÁ MUY ATRÁS | EL AVIÓN ESTÁ SOBRECARGADO | ES UN PROBLEMA DE DISEÑO DEL AVIÓN |
| 6 | PARA LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE EN LA AVIACIÓN GENERAL, EL PESO POR GALÓN DE COMBUSTIBLE ES: | C | 7.50 LBS. | 7,05 LBS. | 6,00 LBS. | 8,35 LBS. |
| 7 | ¿EL MOMENTO SE EXPRESA EN PULGADAS? | B | CIERTO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|---|--|---|---|
| 8 | EL MOMENTO PRODUCIDO POR 25 GALONES DE COMBUSTIBLE UBICADOS A 20 PULGADAS DEL DATUM ES: | B | 500 LBS-PULG. | 3.000 LBS-PULG. | 5.000 LBS-PULG | 300 LBS-PULG. |
| 9 | SE LLAMA PESO BÁSICO VACIO DE UN AVIÓN A: | A | EL PESO DEL AVIÓN CON SU ESTRUCTURA, EQUIPO FIJO, ACEITE Y COMBUSTIBLE NO DRENABLE. | EL PESO DEL AVIÓN CON SU ESTRUCTURA, EQUIPO FIJO, CARGA, ACEITE Y COMBUSTIBLE NO DRENABLE. | EL PESO DEL AVIÓN LISTO PARA REALIZAR EL VUELO. | PESO DEL AVIÓN SIN PASAJEROS NI CARGA |
| 10 | LA DEFINICIÓN DE DATUM ES: | B | DISTANCIA HORIZONTAL EN PULGADAS HASTA LA LÍNEAS DE REFERENCIA UTILIZADA PARA LOS CÁLCULOS DE MOMENTOS. | UNA LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA DESDE LA CUAL SE TOMAN LAS MEDIDAS DE BRAZO PARA LOS CÁLCULOS DE MOMENTOS. | LÍNEA DONDE SE CONSIDERA UBICADO EL 25% DE M.A.C. | LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA QUE DEFINE EL LÍMITE ANTERIOR DEL CENTRO DE GRAVEDAD. |
| 11 | LA UBICACIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD MEDIDO EN PULGADAS DETRÁS DEL DATUM SE HALLA DE LA SIGUIENTE FORMA: | C | PESO TOTAL DEL AVIÓN ENTRE EL MOMENTO TOTAL. | PESO TOTAL ENTRE EL DATUM. | MOMENTO TOTAL ENTRE EL PESO TOTAL DEL AVIÓN. | ÍNDICE DE MOMENTO ENTRE EL PESO TOTAL DEL AVIÓN. |
| 12 | LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE Y EL PESO VACIO ES IGUAL A: | C | PESO MÁXIMO EN RAMPA | PESO DE FABRICA DEL AVIÓN | CARGA ÚTIL | PESO MÁXIMO DE ATERRIZAJE |
| 13 | ¿CÓMO SE DENOMINA LA SIGUIENTE EXPRESIÓN: EL PESO DE LA ESTRUCTURA FIJA DEL AVIÓN, COMBUSTIBLE Y ACEITE NO DRENABLE? | C | PESO OPERACIONAL | PESO BÁSICO | PESO VACIO | PESO ESTRUCTURAL. |
| 14 | LA REVISIÓN DE LAS TABLAS DE PERFORMANCE (RENDIMIENTO) DEBERÁN CHEQUEARSE: | D | AL REALIZAR EL PRIMER VUELO | CUANDO EL DESPACHADOR ME ENTREGUE EL SOBORDO | CUANDO LA AUTORIDAD DEL AEROPUERTO LO DECIDA | CUANDO SE PROCEDA A ANALIZAR EL PESO Y BALANCE , VERIFICANDO EL CENTRO DE GRAVEDAD EN CADA VUELO. |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|-------|---|--|--|---|
| 15 | EL PESAJE DE LA AERONAVE DEBERÁ REALIZARSE COMO FASE DE MANTENIMIENTO CUÁNDO: | A | SE LLEVA A CABO REPARACIONES O MODIFICACIONES | CUANDO LA AUTORIDAD (MTC) LO CONSIDERE NECESARIO | CUANDO SEA REQUERIDO POR EL INSPECTOR DE MANTENIMIENTO | TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS. |
| 16 | LA LÍNEA DE REFERENCIA, EN LA CUÁL SE BASAN LOS CÁLCULOS DEL PESO Y BALANCE DE UNA AERONAVE, SE DENOMINA: | C | EL MOMENTO | LA LÍNEA DE CRUCES | LA LÍNEA DATUM | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 17 | LA CARRERA DE DESPEGUE EN UN DÍA CALUROSO ES: | A | MAYOR QUE EN UN DÍA FRIO | MENOR QUE EN UN DÍA FRIO | IGUAL QUE EN UN DÍA FRIO | DEPENDE DEL TIPO DE AERONAVE |
| 18 | EL RESULTADO, DE MULTIPLICAR EL BRAZO POR EL PESO DEL OBJETO, SE LLAMA: | C | DATUM | LASTRE | MOMENTO | CENTRO DE GRAVEDAD |
| 19 | SE CONSIDERA UNA ESTÁNDAR 170 LIBRAS PARA EL PESO DE UNA PERSONA | D | EL PESO DE LA ESTRUCTURA MÁS EL COMBUSTIBLE | EL PESO DE LA AERONAVE MÁS LA CARGA PAGADA | EL PESO DE AVIÓN CON LOS EQUIPOS FIJOS PARA EL VUELO | ES EL (BW) PESO BÁSICO MÁS EL COMBUSTIBLE ABORDO |
| 20 | ¿CÓMO DEFINE UD. (RW) PESO DE RAMPA? | B | ES EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE | ES EL MTOW, MÁS EL COMBUSTIBLE DE ENCENDIDO Y RODAJE | ES EL MTOW MÁS EL FHA | ES EL MLW, MÁS EL COMBUSTIBLE DE ENCENDIDO, RODAJE Y ESPERA |
| 21 | SE LLAMA PESO BÁSICO DE UN AVIÓN A: | B | EL QUE TIENE AL SALIR DE FABRICA | EL PESO VACIO MÁS LOS ELEMENTOS OPERATIVOS | EL PESO DEL AVIÓN LISTO PARA REALIZAR UN VUELO | EL PESO EN VACIO MÁS EL DEL COMBUSTIBLE |
| 22 | EL PESO ES: | A | LA FUERZA DE ATRACCIÓN GRAVITATORIA SOBRE UN CUERPO | LA CANTIDAD DE MATERIA DE UN CUERPO | LA VELOCIDAD CON QUE SE DESPLAZA UN OBJETO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|------------------------------------|--|--|------------------------------|
| 23 | MTOW CORRESPONDE A: | A | MAXIMUM TAKE OFF WEIGHT | MINIMUM TAKE OFF WEIGHT | MOMENT TAKE OFF WEIGHT | MAXIMUM WEIGHT OF TAKING OFF |
| 24 | MLW CORRESPONDE A: | D | MINIMUM LANDING WEIGHT | MAXIMUM LIT OFF WEIGHT | A Y B SON CORRECTAS | MAXIMUM LANDING WEIGHT |
| 25 | LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE VAN ORIENTADO A OBTENER CONOCIMIENTO DE: | B | PERFORMANCE | CANTIDAD DE PESO A BORDO Y DISTRIBUCIÓN DEL PESO A BORDO | AERONAVEGABILIDAD | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 26 | BEW CORRESPONDE A: | A | BASIC EMPTY WEIGHT | BASIC EN ROUTE WEIGHT | BASIC OPTIONAL WEIGHT | TODAS LAS ANTERIORES |
| 27 | EL CENTRO DE GRAVEDAD TAMBIÉN PUEDE SER LLAMADO | B | CENTRO DE PRESIÓN | CENTRO DE MASA | CENTRO DE ORBITA | CENTRO DE OSCILACIÓN |
| 28 | ES POSIBLE QUE EL CENTRO DE GRAVEDAD DE LA AERONAVE SE MUEVA DURANTE EL VUELO | A | CIERTO | FA.SO | | |
| 29 | EL CENTRO DE GRAVEDAD DESPLAZADO HACIA ADELANTE PUEDE OCASIONAR | C | DESPRENDIMIENTO DE LA CAPA LAMINAR | MAYOR CONSUMO DE COMBUSTIBLE | CABECEO HACIA ABAJO | TODAS LAS ANTERIORES |
| 30 | ¿QUÉ SITUACIÓN RESULTA MÁS CRÍTICA CG ATRASADO O ADELANTADO? | A | ADELANTADO | ATRASADO | | |
| 31 | ¿QUÉ PRODUCE QUE EL CG SE MUEVA? | B | LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS | EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y EL MOVIMIENTO DE LOS PASAJEROS A BORDO | LOS VIRAJES ESCARPADOS | LAS POSICIONES INADECUADAS |
| 32 | LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE SE REALIZAN MEDIANTE | C | FÓRMULAS MATEMÁTICAS | EL COMPUTADOR DE VUELO | TABLAS DEBIDAMENTE TABULADAS POR EL FABRICANTE | TODAS LAS ANTERIORES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|----------|--|---|---|---|
| 33 | NO ES NECESARIO HACER LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE EN TODOS LOS VUELOS | B | CIERTO | FALSO | | |
| 34 | EL PESO TOTAL DEL AVIÓN SE OBTIENE SUMANDO AL PESO EN VACÍO LOS PESOS PARCIALES A TRANSPORTAR | A | CIERTO | FALSO | | |
| 35 | EL MOMENTO ES LA FUERZA DE APALANCAMIENTO QUE GENERA UN PESO EN ESPECÍFICO | A | CIERTO | FALSO | | |
| 36 | LOS MOMENTOS NEGATIVOS SE POSICIONAN: | B | DELANTE DE LA LÍNEA DE DATUM | DETRÁS DE LA LÍNEA DE DATUM | EN LA LÍNEA DE DATUM | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 37 | LAS UNIDADES GENERALMENTE UTILIZADAS PARA LOS PESOS Y DISTANCIAS SON: | C | KILOGRAMOS Y METROS | ONZA Y PIES | LIBRAS Y PULGADAS | TODAS LAS ANTERIORES |
| 38 | LA MAC ES: | A | LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA | MISSED APROACH CLEARANCE | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 39 | MZFW CORRESPONDE A: | B | MAXIMUM ZERO FLAPS WEIGHT | MAXIMUM ZERO FUEL WEIGHT | TODAS LAS ANTERIORES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 40 | ¿QUÉ ES UN TAIL TIPPING? | A | MOVIMIENTO DEL CENTRO DE GRAVEDAD EN TIERRA EN EL PROCESO DE CARGA Y DESCARGA DE LA AERONAVE QUE PRODUCE QUE LA MISMA SE INCLINE SOBRE LA COLA | ES LA TENDENCIA DE LA AERONAVE A OSCILAR EN UN MOVIMIENTO DE CABECEO NEGATIVO | ES LA SITUACIÓN EN LA CUAL TODA LA FUERZA AERODINÁMICA RECAE SOBRE EL EMPENAJE EN VUELO | ES LA TENDENCIA DE LA AERONAVE A ENCABRITARSE |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|-------|---|--|--|----------------------|
| 41 | PANTRY ES: | C | SE LE DENOMINA AL PESO DEL EQUIPAJE DE MANO | SE DENOMINA AL PESO DE LAS MALETAS DE LA TRIPULACIÓN | ES EL PESO DE COMIDAS Y SERVICIO A BORDO | TODAS LAS ANTERIORES |
| 42 | EN BASE AL PESO Y BALANCE ESTÁ JUSTIFICADO BAJAR PASAJEROS DEL VUELO EN ARAS DE AUMENTAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL | A | CIERTO | FALSO | | |



RADIONAVEGACIÓN TLA

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|----------|---|---|---|---|---------------------|
| 1 | EL NDB FUNCIONA EN LA BANDA DE: | B | VHF | LF | HF | UHF | |
| 2 | LA GAMA DE FRECUENCIA EN LA QUE OPERAN LOS NDB ES DE: | D | 108.1 A 111.0 MHZ | 108.1 A 117.9 MHZ | 200 A 1750 KHZ | 200 A 415 KHZ | |
| 3 | EL VALOR EN GRADOS DE CADA PUNTO (DOT) DE LA CARÁTULA DEL VOR CORRESPONDE A UN VALOR ANGULAR DE: | A | 2° | 2° 30' | 3° 00' | 5° 30' | |
| 4 | ¿EN CUÁLES RANGOS DE FRECUENCIAS TRABAJA EL VOR? | A | 108.0 A 117.95 | 105.5 A 121.9 | 315.0 A 108.7 | TODAS SON CORRECTAS | |
| 5 | LA SEÑAL DEL VOR, ES UNA SEÑAL. | A | OMNIDIRECCIONAL | BIDIRECCIONAL | TRIDIRECCIONAL | TODAS SON CORRECTAS | |
| 6 | EN EL INDICADOR PARA PROCEDIMIENTO ILS EN RAW DATA, CON FLIGHT DIRECTOR INOPERATIVO SE DEBE: | B | CONTINUAR CON LA APROXIMACIÓN | VERIFICAR LOS MÍNIMOS EN EL MANUAL DE VUELO | CAMBIAR PROCEDIMIENTO A "NO PRECISIÓN" | EFFECTUAR DE INMEDIATO LA IDA AL AIRE | |
| 7 | EL SELECTOR DE FRECUENCIA DEL VOR, TRABAJA ENTRE: | C | 110.1 - 119.99 MHZ | 106.0 - 121.85 MHZ | 108.0 - 117.95 MHZ | 109.5 - 116.60 MHZ | TODAS SON CORRECTAS |
| 8 | LA IDENTIFICACIÓN DEL VOR EN EL AVIÓN, EN CÓDIGO MORSE ES: | B | CUATRO LETRAS DEL CÓDIGO, CADA 7 SEGUNDOS | TRES LETRAS DEL CÓDIGO, CADA 5 SEGUNDOS | TRES LETRAS DEL CÓDIGO, CADA 7 SEGUNDOS | CUATRO LETRAS DEL CÓDIGO, CADA 5 SEGUNDOS | TODAS SON CORRECTAS |
| 9 | LOS INSTRUMENTOS PARA APOYAR LA RADIO-NAVEGACIÓN, SON: | C | VOR, HSI | ADF, TRANSPONDER | ADF, NDB, VOR | ADF, VOR, TCAS | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|-------|--|--|--|---|----------|
| 10 | EN EL INSTRUMENTO VOR DEL AVIÓN, SE PUEDEN VER DOS VENTANAS: "TO Y FROM", ¿QUÉ SIGNIFICAN? | A | "TO" SIGNIFICA HACIA LA ESTACIÓN, Y FROM DESDE LA ESTACIÓN | "TO" SIGNIFICA DESDE LA ESTACIÓN, Y FROM HACIA LA ESTACIÓN | LAS DOS ANTERIORES SON IGUALES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 11 | LOS COMPONENTES DEL VOR EN EL AVIÓN SON: | A | SELECTOR DE FRECUENCIA, DE CURSO, INDICADOR DE DESVIACIÓN (CDI) ,SELECTOR DE RADIALES (OBS) TO/ FROM ,Y BANDERAS | SELECTOR DE CURSO, INDICACIÓN TO/ FROM ,Y BANDERAS | INDICADOR DE CURSO, DE DESVIACIÓN, TO/ FROM | SELECTOR DEL CDI, INDICADOR DE FRECUENCIA ,Y TO/ FROM INDICADOR | |
| 12 | ¿CUÁL DE LAS ACCIONES ABAJO DESCRITAS, IMPLICAN MAL PROCEDIMIENTO Y ERRORES EN LA OPERACIÓN DEL VOR? | D | DESORIENTACIÓN Y MALA INTERPRETACIÓN DEL CDI | NO CHEQUEAR EL CÓDIGO MORSE, Y SOBRE-CONTROL EN LAS CORRECCIONES | GIRAR EN LA DIRECCIÓN OPUESTA, ROTACIÓN INCORRECTA DEL OBS | TODAS SON CORRECTAS | |
| 13 | EN UN DÍA FRÍO, EL AVIÓN ESTARÁ: | B | MÁS ALTO DE LO QUE INDICA EL ALTÍMETRO | MÁS BAJO DE LO QUE INDICA EL ALTÍMETRO | NO TIENE VARIACIÓN. | | |
| 14 | EL TCAS GENERA UNA INDICACIÓN RELACIONADA CON EL SENTIDO DE LA ACCIÓN, QUE SE DEBE TOMAR EN CONDICIONES DE POSIBLE COLISIÓN ENTRE AERONAVES EN VUELO. | B | FALSO | CIERTO | | | |
| 15 | EL DME FUNCIONA BAJO EL PRINCIPIO DE: | D | GIRO | PRESIÓN | NEWTON | NINGUNA DE ESTAS | |
| 16 | EN UN DESCENSO A VELOCIDAD CONSTANTE, EL RÉGIMEN DE DESCENSO SE CONTROLA MEDIANTE: | D | COMANDO | POTENCIA | PILOTO AUTOMÁTICO | A Y B SON CORRECTAS | |
| 17 | SE DENOMINA MEGAHERTZ A: | C | 1000 CICLOS POR SEGUNDO | 100 CICLOS POR SEGUNDO | 1.000.000 CICLOS POR SEGUNDO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|-------|--|---|---|--|----------|
| 18 | EL USO DE LAS FRECUENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE 108.1 Y 111.9 MHZ. | A | ILS USANDO FRECUENCIA, DECIMALES IMPARES | VOR DE NAVEGACIÓN USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES | VOR TERMINAL USANDO FRECUENCIAS DECIMALES IMPARES | VOR TERMINAL USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES. | |
| 19 | LA COLA DE LA AGUJA DEL ADF NOS INDICA: | D | EL RUMBO QUE DEBEMOS COLOCAR EN NUESTRA AERONAVE PARA SALIR POR ESA MARCACIÓN (EN CONDICIONES DE 0 VIENTO) | LA MARCACIÓN QUE ESTAMOS VOLANDO (O CRUZANDO) | EL RUMBO QUE DEBEMOS COLOCAR EN NUESTRA AERONAVE PARA LLEGAR A LA ESTACIÓN (EN CONDICIONES DE 0 VIENTO) | A Y B SON CORRECTAS | |
| 20 | ¿QUÉ INDICA EL CONTORNO O NÚCLEO AMARILLO, EN LOS NÚCLEOS DE MAL TIEMPO EN LAS PANTALLAS DE RADAR EN COLORES? | B | ZONA DE MÁXIMA TURBULENCIA | ZONA DE TURBULENCIA Y PRECIPITACIÓN, Y/O FORMACIÓN DE HIELO | ZONA DE CALIMA | ZONA DE FUERTE CARGA MAGNÉTICA | |
| 21 | LA MÁXIMA DEFLEXIÓN A CADA LADO DEL CDI (VOR) ES: | B | 5 GRADOS | 10 GRADOS | 15 GRADOS | | |
| 22 | EN UNA ESTACIÓN SALIENDO POR EL RADIAL 120. EL RADIAL APARECERÁ EN EL INSTRUMENTO EN: | C | EL ÍNDICE INFERIOR | EL LADO OPUESTO AL RUMBO | EL ÍNDICE SUPERIOR | A Y B SON CORRECTAS. | |
| 23 | LOS COMPONENTES DE UN ILS SON: | A | LOCALIZADOR, SENDA DE PLANEADO, RADIOBALIZAS MARCADORAS (MARKER BEACONS) | LOCALIZADOR, RADIOFAROS, RADIAL DE ENTRADA | LUCES DE APROXIMACIÓN, BALIZAS, LOCALIZADOR, VOR | TODAS LAS ANTERIORES. | |
| 24 | LA MÁXIMA DISTANCIA CONFIABLE, EN LA RECEPCIÓN DEL LOCALIZADOR ES: | E | 20 NM. | 30 NM. | 35 NM. | 25 NM. | |
| 25 | SI ESTOY APROXIMANDO VISUAL Y VEO LAS LÍNEAS DEL VASIS TODAS BLANCAS, ESTOY: | C | EN LA SENDA | FALTA INFORMACIÓN | POR ENCIMA DE LA SENDA | POR DEBAJO DE LA SENDA | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|-------|--|---|--|---|----------|
| 26 | EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN DE LA SENDA DE PLANEADO, ESTA NORMALMENTE COMPRENDIDO ENTRE LOS VALORES: | D | 2 GRADOS Y 3.5 GRADOS | 2.5 GRADOS Y 3.5 GRADOS | 2 GRADOS Y 3 GRADOS | 2,5 GRADOS Y 3 GRADOS | |
| 27 | EN TÉRMINOS GENERALES, EL SISTEMA INERCIAL PROPORCIONA: | D | GS | RUMBO MAGNÉTICO | POSICIÓN ACTUAL DEL AVIÓN | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 28 | SI UD. ESTA SIGUIENDO EL "GLIDE SLOPE" EN UN ILS CON MODERADO VIENTO DE FRENTE, ¿QUÉ LE HARÍA PENSAR EN UN "WIND SHEAR"? | B | MENOR POTENCIA REQUERIDA | MAYOR POTENCIA REQUERIDA | MENOR RATA DE DESCENSO REQUERIDA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 29 | EL TIPO DE VIRAJE NORMAL ES EL DE: | B | 6° POR SEGUNDO | 3° POR SEGUNDO | 180° POR SEGUNDO | 90° POR SEGUNDO | |
| 30 | UNA CARTA DE APROXIMACIÓN ESTÁ COMPUESTA POR LOS SIGUIENTES SEGMENTOS: | C | INICIAL-PRESIÓN-TRÁNSITO-FINAL | INICIAL-INTERMEDIA-FINAL-CIRCLING | INICIAL-INTERMEDIA-FINAL-FRUSTRADA | INICIAL-BASE Y FINAL | |
| 31 | UNA INDICACIÓN DEL LOCALIZADOR TOTALMENTE A LA DERECHA ME INDICA: | B | MÁS DE 2,5 GRADOS DE ERROR Y A LA DERECHA | MÁS DE 2,5 GRADOS DE ERROR Y A LA IZQUIERDA | 10 GRADOS DE ERROR Y A LA IZQUIERDA | 10 GRADOS DE ERROR Y A LA DERECHA | |
| 32 | UN CIRCUITO DE ESPERA (HOLDING) ES: | B | LA FORMA DE INCORPORARSE AL PATRÓN DE ESPERA | LA FORMA DE MANTENER UNA POSICIÓN DETERMINADA | LA FORMA DE MANTENER UNA VELOCIDAD DETERMINADA | LA FORMA DE MANTENER UNA ALTURA DETERMINADA | |
| 33 | LA FINALIDAD DE UNA SALIDA NORMALIZADA (SID) ES: | A | MINIMIZAR LAS COMUNICACIONES Y LLEVAR LA AERONAVE A UNA POSICIÓN DETERMINADA | LLEVAR LA AERONAVE AL I.A.F. | FACILITAR LA MANIOBRA DE DESPEGUE | INCORPORAR EL AVIÓN A UNA CONDICIÓN DE CIRCUITO | |
| 34 | LA DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN PUNTO Y EL NIVEL MEDIO DEL MAR SE DENOMINA: | C | ALTURA | ELEVACIÓN | ALTITUD | NIVEL DE VUELO | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|-------|---|---|--|--|----------|
| 35 | TODOS LOS RADIALES RUMBOS Y CURSOS ENCONTRADOS EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL ESTÁN REFERIDAS AL: | C | NORTE GEOGRÁFICO | A LA ESCALA DE LA CARTA | NORTE MAGNÉTICO | NORTE VERDADERO | |
| 36 | EL ALCANCE DE UN VOR DEPENDERÁ DE: | D | LA POSICIÓN DEL TRANSMISOR Y DEL AVIÓN | LA ALTURA ÚNICAMENTE SIN IMPORTAR LA POTENCIA DEL TRANSMISOR | SU POTENCIA SIN IMPORTAR LA ALTURA DEL AVIÓN | LA ALTURA DEL AVIÓN Y LA POTENCIA DEL TRANSMISOR | |
| 37 | EL ÁREA DE CONTROL DISPUESTA EN FORMA DE CORREDOR Y EQUIPADA CON RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN SE DENOMINA: | C | ÁREA DE CONTROL TERMINAL | A.T.I.S. | AEROVÍA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 38 | LA VÍA TERRESTRE EN UN AERÓDROMO QUE ESTÁ DESTINADA A PROPORCIONAR ENLACE ENTRE UNA Y OTRA PISTA DEL AERÓDROMO ES: | A | CALLE DE RODAJE | ÁREA DE ATERRIZAJE. | AEROVÍAS | ÁREA DE CONTROL TERMINAL | |
| 39 | EN UN PATRÓN DE TRÁFICO CONVENCIONAL, EL ORDEN DE LAS SECCIONES O PIERNAS DEL TRÁFICO SON: | C | PIERNA DE DESPEGUE, PIERNA CON EL VIENTO, PIERNA BASE, PIERNA DE VIENTO CRUZADO, PIERNA FINAL | PIERNA DE DESPEGUE, PIERNA DE VIENTO CRUZADO, PIERNA BASE, PIERNA CON EL VIENTO, PIERNA FINAL | SEGMENTOS DE DESPEGUE, PIERNA DE VIENTO CRUZADO, PIERNA CON EL VIENTO, PIERNA BASE, PIERNA FINAL | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 40 | LA SIMBOLOGÍA UTILIZADA POR REGLAS NORMALIZADAS DE LA OACI DE LAS CONDICIONES DE VUELO VISUAL ES: | C | I.M.C | V.F.R. | V.M.C. | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 41 | EL ÁREA DE CONTROL ESTABLECIDA EN LA CONFLUENCIA DE RUTAS A.T.S., EN LAS INMEDIACIONES DE UNO O MÁS AERÓDROMOS SE DENOMINAN: | B | AEROVÍA | ÁREA DE CONTROL TERMINAL | ÁREA DE SEÑALES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|-------|---------------------------------------|--|----------------------------|--|----------|
| 42 | CUANDO UN AERÓDROMO ESTA UBICADO 90 GRADOS A LA IZQUIERDA CON RELACIÓN AL CURSO DEL AVIÓN, DECIMOS QUE ESTÁ: | D | ABEAM | AL LADO | A LA IZQUIERDA | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 43 | SI UNA AERONAVE VUELA EN CRUCERO CON UN RUMBO MAGNÉTICO 160 GRADOS, SEGÚN LAS REGLAS DE VUELO IFR, SU ALTITUD PODRÁ SER DE: | B | 6.500 PIES MSL | 9.000 PIES MSL | 6.000 PIES MSL | | |
| 44 | SI UNA AERONAVE VUELA EN CRUCERO CON UN RUMBO MAGNÉTICO 250 GRADOS, SEGÚN LAS REGLAS DE VUELO IFR, SU ALTITUD PODRÁ SER: | B | 9.000 PIES MSL | 8.000 PIES MSL | 11.000 PIES MSL | | |
| 45 | EN SVCS, LAS PISTAS SE ENCUENTRAN IDENTIFICADAS COMO 10 Y 28. EN EL CASO DE LA PISTA 28, SU ORIENTACIÓN ES: | B | 28 GRADOS RESPECTO AL NORTE VERDADERO | 280 GRADOS RESPECTO AL NORTE MAGNÉTICO | 28 GRADOS RESPECTO AL ESTE | 100 GRADOS RESPECTO AL NORTE MAGNÉTICO | |
| 46 | EN SVFM, EXISTE UNA PISTA DE ATERRIZAJE IDENTIFICADA COMO 29. LA PISTA CONTRARIA DEBERÁ TENER LA IDENTIFICACIÓN: | D | 27 | 12 | 09 | 11 | |
| 47 | LA MÁS IMPORTANTE DE LAS PROYECCIONES CILÍNDRICAS SE LLAMA: | B | LAMBERT | MERCATOR | AZIMUTAL | RECTANGULAR | |
| 48 | EL CIRCULO MÁXIMO, QUE PASA POR EL CENTRO DE LA TIERRA Y ES PERPENDICULAR AL EJE DE ROTACIÓN SE LLAMA: | C | LONGITUDINAL | TRANSVERSAL | ECUADOR | MERIDIANO | |
| 49 | INDIQUE EN CUÁL DE LAS MANIOBRAS NOMBRADAS SE EMPLEA EL EQUIPO ILS: | B | DESPEGUES | ATERRIZAJES | VUELO NIVELADO | MANIOBRAS EN TIERRA ANTES DEL DESPEGUE | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|-------|--|---|--|--|----------|
| 50 | LA LATITUD DE UN PUNTO SE MIDE EN: | B | GRADOS DE ARCO SOBRE EL POLO NORTE O EL POLO SUR | GRADOS DE ARCO DEL ÁNGULO FORMADO ENTRE UN PUNTO SITUADO EN LA SUPERFICIE DE LA TIERRA Y EL ECUADOR | GRADOS MINUTOS A PARTIR DEL MERIDIANO DE GREENWICH | GRADOS DE ARCO EN REFERENCIA A LOS POLOS Y EL CIRCULO MENOR PARALELO DONDE ESTÁ UBICADO EL PUNTO EN REFERENCIA | |
| 51 | LAS SIGLAS QUE IDENTIFICAN AL RADIOFARO OMNIDIRECCIONAL VHF SON: | D | ILS | DME | NDE | VOR | |
| 52 | LOS EXTREMOS DEL EJE DE ROTACIÓN DE UN CUERPO ESFÉRICO SE DENOMINAN: | B | MERIDIANOS | POLOS | LATITUDES | ECUADOR | |
| 53 | LAS ALTITUDES CONSTANTES A LAS CUALES VUELAN LAS AERONAVES RECIBEN EL NOMBRE DE: | A | NIVELES DE VUELO | RUTAS ÁREAS | ALTITUDES AÉREAS | ALTURA AÉREA | |
| 54 | EN NAVEGACIÓN AÉREA, LA VELOCIDAD A LA CUÁL VUELAN LAS AERONAVES Y LA DISTANCIA QUE DEBEN RECORRER LAS MISMAS SE EXPRESA | B | KILÓMETRO POR HORAS Y KILÓMETRO | NUDOS Y MILLAS NÁUTICAS | MILLAS POR HORA Y KILÓMETROS | PIES POR MINUTOS Y MILLAS NÁUTICAS | |
| 55 | EN VENEZUELA PARA CONVERTIR LA HORA LOCAL EN HORA UTC, SE DEBE: | A | SUMAR 04 HORAS A LA HORA LOCAL | RESTAR 04 HORAS A LA HORA LOCAL | SUMAR 04 HORAS A LA UTC | RESTAR 04 HORAS A LA UTC. | |
| 56 | ES LA REPRESENTACIÓN A ESCALA DE UN PLANO DE UNA PARTE DE LA SUPERFICIE DE LA ESFERA TERRESTRE: | A | CARTA | PLANOS | REPRESENTACIÓN | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 57 | LAS CARTAS AERONÁUTICAS APROPIADAS PARA USAR EN RADIONAVEGACIÓN, SON LAS CARTAS DE VUELO: | D | VISUALES | MERCATOR | LAMBER | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|-------|--|--|--|---|----------|
| 58 | NAVEGACIÓN SE DEFINE CÓMO: | A | LA CONDICIÓN DE TRASLADARSE A TRAVÉS DEL AIRE CONOCIENDO SIEMPRE LA POSICIÓN CON RESPECTO A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA | LA ACCIÓN DE TRASLADAR UNA AERONAVE DE UN PUNTO A OTRO CONOCIENDO ALTURA VELOCIDAD Y TIEMPO VOLADO | LA DISTANCIA RECORRIDA SIN TOMAR EN CUENTA SU POSICIÓN | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 59 | ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES FACTORES PUEDEN AFECTAR EL RUMBO DE UNA AERONAVE EN VUELO? | B | LAS FORMACIONES DE MAL TIEMPO | EL VIENTO | LA TURBULENCIA | POCA VISIBILIDAD | |
| 60 | LA FORMA MÁS COMÚN PARA DETERMINAR LA POSICIÓN DE LA AERONAVE EN VUELO EMPLEADA POR UN PILOTO (DONDE SE ENCUENTRA) ES: | A | OBSERVANDO EL PAISAJE GEOGRÁFICO O INTERPRETANDO LOS INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN Y COMPARANDO SU LECTURA EN UNA CARTA DE NAVEGACIÓN | PREGUNTANDO A LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO | LEYENDO EL PLAN DE VUELO | GUIÁNDOSE POR EL TIEMPO DE VUELO TRANSCURRIDO | |
| 61 | ¿CUÁL ES LA MÁXIMA DIFERENCIA PERMISIBLE ENTRE LOS RADIALES INDICADOS POR UN SISTEMA DOBLE DE VOR DE ABORDO Y CUANDO UNO ESTÁ EN TIERRA? | C | MÁS O MENOS 4° EN TIERRA Y VUELO | MÁS O MENOS 6° EN TIERRA Y VUELO | MÁS O MENOS 6° EN VUELO Y MÁS O MENOS 4° EN TIERRA | | |
| 62 | ¿CUÁL ES EL MÁXIMO ERROR PERMISIBLE SI SE UTILIZA UN PUNTO DE COMPROBACIÓN EN VUELO DEL VOR DE ABORDO? | A | MÁS O MENOS 6° | MÁS O MENOS 4° | MÁS O MENOS 5° | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 63 | LAS COORDENADAS DE UN PUNTO DEBEN NOMBRARSE, PRIMERO LA LATITUD Y DESPUÉS LA LONGITUD: | A | CIERTO | FALSO | | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|-------|--|---|------------------------------------|----------------------------|----------|
| 64 | ¿QUÉ ASPECTOS DEBEN REGISTRARSE AL HACERSE UNA COMPROBACIÓN DEL EQUIPO DE VOR DE ABORDO? | C | FRECUENCIA, RADIAL, ESTACIÓN USADA Y ERROR EN LOS RUMBOS | HORAS DE VUELO Y DÍAS DESDE LA ÚLTIMA COMPROBACIÓN Y EL ERROR LEÍDO . | FECHA, LUGAR, ERROR Y FIRMA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 65 | LA DIFERENCIA ENTRE LOS NORTES GEOGRÁFICOS Y MAGNÉTICOS SE LLAMA: | A | VARIACIÓN | HISTÉRESIS | DERIVA | NO HAY DIFERENCIA | |
| 66 | LA LONGITUD DE UN PUNTO SE MIDE EN GRADOS DE ARCO A PARTIR DE: | C | MERIDIANO | PARALELO | MERIDIANO DE GREENWICH | CÍRCULO POLAR | |
| 67 | LA ORTODRÓMICA UNE DOS PUNTOS DE LA ESFERA TERRESTRE POR: | A | CAMINO MÁS CORTO | CAMINO MÁS LARGO | MÁXIMA CURVATURA | MÍNIMA CURVATURA | |
| 68 | LA LOXODRÓMICA ES LA LÍNEA QUE UNE DOS PUNTOS: | A | FORMANDO SIEMPRE EL MISMO ÁNGULO CON LOS MERIDIANOS | FORMANDO ÁNGULOS DISTINTOS CON LOS MERIDIANOS | OPUESTOS A LA ORTODRÓMICA | PERPENDICULARES AL ECUADOR | |
| 69 | CUANDO SE VUELA ENTRE DOS PUNTOS MANTENIENDO EL RUMBO CONSTANTE, SE RECORRE LA: | A | LOXODRÓMICA | ORTODRÓMICA | ORTOGONAL | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 70 | EL RUMBO QUE SE MIDE EN UNA CARTA ES SIEMPRE GEOGRÁFICO Y DEBE CALCULARSE: | A | EN EL PUNTO DE SALIDA | EN EL PUNTO DE LLEGADA | EN EL PUNTO MEDIO DE LA RUTA | EN LOS PARALELOS | |
| 71 | LAS ESTACIONES EMISORAS DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN ADF, SE LLAMAN: | D | VOR | DME | TACAN | NDB | |
| 72 | ¿CUÁLES SON LOS TRES SEGMENTOS PRINCIPALES DEL GPS?: | C | TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO. | SÍMBOLOS, LETRAS Y NÚMEROS. | ESPACIAL, DE CONTROL Y DE USUARIO. | NINGUNA DE LAS ANTERIORES. | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|----------|---|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|
| 73 | EL EQUIPO DE A BORDO DEL AVIÓN, CAPAZ DE DESCIFRAR Y DAR SENTIDO A LAS SEÑALES RECIBIDAS DESDE EL NDB ES EL: | A | ADF | VOR | TACAN | DME | |
| 74 | AL EFECTUAR UN ILS, PARA MANTENERSE EN EL LOCALIZADOR, ES RECOMENDABLE NO HACER CORRECCIONES AL RUMBO NO MAYORES DE: | B | 15° A IZQUIERDA O DERECHA | 5° A IZQUIERDA O DERECHA | 2,5° A IZQUIERDA O DERECHA | 30° A IZQUIERDA O DERECHA | |
| 75 | LA REVISIÓN DE PRE-VUELO COMIENZA POR: | C | EL PLANO DERECHO | EL PLANO IZQUIERDO | POR LA CABINA DE MANDO. | POR EL MOTOR | |
| 76 | EL GPS ES UN SISTEMA DE RADIONAVEGACIÓN POR SATÉLITE QUE UTILIZA TELEMEDICIONES DESDE LOS SATÉLITES GPS PARA DETERMINAR LA POSICIÓN Y LA HORA PRECISA EN CUALQUIER PARTE DEL MUNDO. | A | VERDADERO. | FALSO. | | | |
| 77 | ¿CUALES SON LAS PRINCIPALES CONSTELACIONES DE SATÉLITES? | B | SPS Y CAD. | GPS Y GLONASS. | CSA Y RTD. | TODAS LAS ANTERIORES. | |
| 78 | ¿CUÁL ES EL SIGNIFICADO DE GPS?: | B | SISTEMA MUNDIAL ORBITAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE. | SISTEMA DE POSICIONAMIENTO GLOBAL | SISTEMA GENERAL DE PRECISIÓN. | SISTEMA PRINCIPAL DE TIERRA. | |
| 79 | GLONASS ES UN SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE: | A | VERDADERO. | FALSO. | | | |
| 80 | EL ADF (RADIO FARO NO DIRECCIONAL) CAPTA LA SEÑAL DE: | B | VOR | NDB | NINGUNO DE LOS ANTERIORES | | |
| 81 | ¿EL ALCANCE DE VOR DEPENDERÁ DE LA ALTURA DEL AVIÓN Y LA POTENCIA DEL TRANSMISOR? | A | CIERTO | FALSO | | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|---|-------|---|-------------------------------|--------------------------------------|----------------------|----------|
| 82 | EL RUMBO QUE SE MIDE EN UNA CARTA ES SIEMPRE GEOGRÁFICO Y DEBE CALCULARSE EN EL PUNTO DE LLEGADA: | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 83 | 2,5 GRADOS Y 3 GRADOS SERA? | A | EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN DE LA SENDA DE PLANEADO, ESTA NORMALMENTE COMPRENDIDO ENTRE LOS VALORES: | ANCHO DE BANDA FRECUENCIA VOR | VARIACIÓN DE FRECUENCIAS ILS IMPARES | | |
| 84 | LOS TIPOS DE ENTRADA A UN PATRÓN DE ESPERA SERÁN: | D | DIRECTA | PARALELA | DESPLAZADO | TODAS LAS ANTERIORES | |
| 85 | LA CONDICIÓN DE TRASLADARSE A TRAVÉS DEL AIRE CONOCIENDO SIEMPRE LA POSICIÓN CON RESPECTO A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA SE CONSIDERA NAVEGACIÓN: | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 86 | ZONA DE TURBULENCIA Y PRECIPITACIÓN, Y/O FORMACIÓN DE HIELO SE DENOTA EN LA PANTALLA RADAR CON EL COLOR : | B | ROJO | AMARILLO | BLANCO | | |
| 87 | 1.000.000 CICLOS POR SEGUNDO CORRESPONDE A MHZ? | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 88 | FRECUENCIA ILS SVMG 114.1 | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 89 | MINIMIZAR LAS COMUNICACIONES Y LLEVAR LA AERONAVE A UNA POSICIÓN DETERMINADA CORRESPONDE A: | B | STAR | SID | RNAV | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D | Opción E |
|------|--|-------|-------------------|------------------|----------|----------|----------|
| 90 | LOCALIZADOR, SENDA DE PLANE0, RADIOBALIZAS MARCADORAS (MARKER BEACONS) COMPONEN: | B | VOR | ILS | NDB | | |
| 91 | EL NDB EMITE SEÑAL DE MANERA OMNIDIRECCIONAL | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 92 | SELECTOR DE FRECUENCIA, DE CURSO, INDICADOR DE DESVIACIÓN (CDI) ,SELECTOR DE RADIALES (OBS) TO/ FROM ,Y BANDERAS. SON PARTES DEL INSTRUMENTO QUE SINTONIZA | A | RADIOAYUDA VOR | ADF, TRANSPONDER | DME | | |
| 93 | LA LONGITUD DE UN PUNTO SE MIDE EN GRADOS DE ARCO A PARTIR DEL ECUADOR: | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 94 | SEGMENTOS DE DESPEGUE, PIERNA DE VIENTO CRUZADO, PIERNA CON EL VIENTO, PIERNA BASE, PIERNA FINAL FORMAN: | A | PATRÓN DE TRAFICO | STAR | SID | | |
| 95 | 108.0 - 117.95 MHZ ES LA BANDA DE FRECUENCIA QUE TRABAJA EL ILS | B | CIERTO | FALSO | | | |
| 96 | 3° POR SEGUNDO SERA EL TIPO DE VIRAJE NORMAL | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 97 | LAS PRINCIPALES CONSTELACIONES DE SATELITALES SON GPS Y GLONASS? | A | CIERTO | FALSO | | | |
| 98 | EN LA BANDA LF QUE RADIOAYUDAS TRABAJAN? | B | VOR | NDB | VORTAC | | |

REGULACIONES TLA

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|--|--|--|--|
| 1 | LOS COMANDANTES O PILOTOS AL MANDO DE AERONAVES DE LÍNEAS AÉREAS, SON DESIGNADOS POR: | C | LA JEFATURA DE AEROPUERTO DEL AERÓDROMO DE SALIDA DEL VUELO. | EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL. | LA PERSONA EXPLOTADORA DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO. | TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS |
| 2 | LAS AERONAVES CIVILES: | B | PUEDEN TRANSPORTAR MATERIAL BÉLICO | NO PUEDEN TRANSPORTAR MATERIAL BÉLICO | LAS DOS ANTERIORES SON CORRECTAS | |
| 3 | EL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO ES: | C | TODO EL PERSONAL QUE TRABAJA EN LA AVIACIÓN | ÚNICAMENTE ADSCRITO INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL | EL PERSONAL POSEEDOR DE LICENCIA OTORGADA POR EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL | EL PERSONAL QUE TRABAJA EN LOS AEROPUERTOS |
| 4 | LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD NO VENEZOLANOS QUE PORTAN LAS AERONAVES DE OTRAS NACIONALIDADES SON: | D | VÁLIDOS EN VENEZUELA EN EL CASO DE QUE ESTÉN VENCIDOS | VÁLIDOS EN VENEZUELA AUNQUE NO ESTÉN VENCIDOS | POR UN TIEMPO DETERMINADO | SENCILLAMENTE, SON VÁLIDOS EN VENEZUELA |
| 5 | LAS MODIFICACIONES QUE SE HAGAN A LAS AERONAVES: | A | NECESITAN APROBACIÓN DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA COMPETENTE | NO NECESITAN APROBACIÓN DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA COMPETENTE. | LAS DOS ANTERIORES SON CORRECTAS | |
| 6 | LAS AERONAVES ESTÁN BAJO LA AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD ESCRITA DE: | C | LA TRIPULACIÓN AL MANDO | LA TRIPULACIÓN AL MANDO INCLUYENDO AL PERSONAL DE AUXILIAR A BORDO | UN PILOTO CAPACITADO Y EXPERIMENTADO DESIGNADO "PILOTO AL MANDO" | TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS |
| 7 | LAS ANORMALIDADES OCURRIDAS A BORDO, YA SEAN TÉCNICAS O DE OTRA ÍNDOLE SERÁN ANOTADAS EN: | B | EL LIBRO DE REGISTRO | EN UN LIBRO DESTINADO PARA ESOS EFECTOS LLAMADO BITÁCORA | EN LA AGENDA DEL CAPITÁN | TODAS LAS ANTERIORES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|-------|--|--|--|----------------------|
| 8 | LAS AERONAVES MILITARES, MIENTRAS SE ENCUENTREN OPERANDO EN ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS Y AEROPUERTOS CIVILES: | B | AJUSTARÁN SUS OPERACIONES A REGLAMENTACIÓN MILITAR | AJUSTARÁN SUS OPERACIONES A NORMATIVA CIVIL | LAS DOS ANTERIORES SON CORRECTAS | |
| 9 | LA AUTORIDAD EN UN AERÓDROMO Y/O AEROPUERTO ES: | C | LA GUARDIA NACIONAL CONJUNTAMENTE CON LA D.I.S.I.P. | EL JEFE DE LA TORRE DE CONTROL | EL JEFE DEL AEROPUERTO | TODAS LAS ANTERIORES |
| 10 | EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNO ESTÁ RESERVADO A: | C | AERONAVES DE MATRÍCULA "P", "CP" Y "C" | AERONAVES DE MATRÍCULA "C" | AERONAVES DE MATRÍCULA "C" PERTENECIENTES A LÍNEAS AÉREAS NACIONALES | TODAS SON CORRECTAS |
| 11 | LOS DOCUMENTOS QUE OBLIGATORIAMENTE DEBEN PORTAR LAS AERONAVES SÓN: | C | BITÁCORA Y LICENCIA DEL PILOTO AL MANDO | LAS LICENCIAS DEL PERSONAL Y MANUALES DE VUELO, PERMISO DE VUELO | CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, CERTIFICADO DE MATRÍCULA, LIBROS DE ABORDO, CERTIFICACIÓN DE PÓLIZAS DE SEGURO VIGENTES. | TODAS SON CORRECTAS |
| 12 | UNA AERONAVE PROCEDENTE DEL EXTERIOR Y DESPUÉS DE HABER CUMPLIDO CON LOS TRÁMITES RESPECTIVOS, SI DECIDE CONTINUAR UN VUELO DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL DEBERÁ NOTIFICAR : | C | A LA GUARDIA NACIONAL, DISIP Y DESPACHO DE AERONAVES | AL CENTRO DE CONTROL DE MAIQUETÍA | A LA TORRE DE CONTROL | TODAS SON CORRECTAS |
| 13 | EL ESTADO, ESTÁ INTEGRADO POR CINCO PODERES. EL ENCARGADO DE HACER, REFORMAR, O DEROGAR LAS LEYES ES: | B | EL PODER EJECUTIVO | EL PODER LEGISLATIVO | EL PODER JUDICIAL | EL PODER CIUDADANO |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|-------|---|---|--|---|
| 14 | EL GRADO DE COMANDANTE O PILOTO AL MANDO DE UNA AERONAVE EN VENEZUELA, ES OTORGADO POR : | C | EL INSTITUTO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL | EL MINFRA | LA PERSONA EXPLOTADORA DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO. | LA OACI |
| 15 | ¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UN AERÓDROMO Y UN AEROPUERTO? | B | EL AERÓDROMO ES NACIONAL Y EL AEROPUERTO ES INTERNACIONAL | EL SERVICIO QUE SE LE PRESTA AL PÚBLICO | EL AERÓDROMO PUEDE SER EN TIERRA O AGUA | NO HAY DIFERENCIA |
| 16 | LOS HECHOS PUNIBLES QUE OCURRAN A BORDO DE AERONAVES VENEZOLANAS, FUERA DEL TERRITORIO NACIONAL; CORRESPONDERÁN A : | B | A LAS AUTORIDADES DEL PAÍS DONDE SE ENCUENTRE LA AERONAVE | AL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO. | SOLAMENTE HABRÁ RESPONSABILIDAD PARA LA TRIPULACIÓN | SOLAMENTE SERÁN PENADOS EN VENEZUELA, SI ATENTA CONTRA LA SEGURIDAD DEL ESTADO |
| 17 | ¿QUÉ ENTIENDE UD. POR AEROPUERTO? | D | ÁREA DE TIERRA O AGUA DESTINADA AL DESPEGUE Y ATERRIZAJE DE AERONAVES | ÁREA DE TIERRA DESTINADA ÚNICAMENTE PARA DESPEGUE Y ATERRIZAJE DE AERONAVES | ÁREA DE TIERRA O AGUA DESTINADA AL DESPEGUE, ATERRIZAJE, MOVIMIENTO DE LAS AERONAVES CIVILES Y MILITARES | ÁREA DE TIERRA O AGUA DESTINADA AL DESPEGUE, ATERRIZAJE, MOVIMIENTO DE AERONAVE Y LA INFRAESTRUCTURA DEL MISMO. |
| 18 | SI DOS AERONAVES SE ENCUENTRAN DE FRENTE Y EXISTE PELIGRO DE COLISIÓN EL PILOTO DEBERÁ: | C | AMBOS VIRARÁN A LA IZQUIERDA | EL DE RUMBO ESTE REALIZARÁ UN VIRAJE A LA DERECHA Y EL OESTE A LA IZQUIERDA | AMBOS VIRARÁN A LA DERECHA | EL DE FRENTE HACIA ABAJO Y EL OTRO HACIA ARRIBA |
| 19 | LA SEPARACIÓN VERTICAL DE AERONAVE QUE OPERAN BAJO RVSM SERÁ A PARTIR DE: | D | RUTAS SOBRE 390 | RUTA SOBRE 410 | RUTAS SOBRE 280 | RUTAS SOBRE NIVEL 290 |
| 20 | LA ALTITUD MÍNIMA PARA VOLAR EN UNA ÁREA DESPOBLADA ES: | A | 500 PIES | 1000 PIES | 1500 PIES | 2000 PIES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|---|---|--|--|
| 21 | SE CONSIDERA QUE UN AEROPUERTO SE ENCUENTRA "CERRADO" CUÁNDO: | C | EL AEROPUERTO ESTA NUBLADO | HAY BUENA VISIBILIDAD PERO NO HAY TECHO | EL AEROPUERTO ESTÁ BAJO LOS MÍNIMOS ESTABLECIDOS | EL TECHO ES MENOR DE 1500 PIES Y LA VISIBILIDAD MENOR DE 3 MILLAS NÁUTICAS |
| 22 | LOS SERVICIOS DE CONTROL DE AERÓDROMO, CONTROL DE APROXIMACIÓN Y CONTROL DE ÁREA SE RECONOCEN POR LAS ABREVIATURAS: | C | APP, ACC, TWR | ATC, ATS, ACC | TWR, APP, ACC | TWR, APP, ATS |
| 23 | LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ATS) ES UNA EXPRESIÓN AERONÁUTICA QUE INCLUYE: | A | SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO, ALERTA, ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO, CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (ACC, APP Y TWR) | SERVICIO DE ALERTA, SERVICIO DE AEROPUERTO, SERVICIO DE INFORMACIÓN | SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO | SERVICIO DE ALERTA, INFORMACIÓN DE VUELO Y CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO |
| 24 | CUÁNDO DOS AERONAVES SE APROXIMEN DE FRENTE O CASI DE FRENTE, Y HAYA PELIGRO DE COLISIÓN, AMBAS AERONAVES ALTERARÁN SUS CURSOS HACIA LA: | B | IZQUIERDA | DERECHA | DA LO MISMO | HACIA ARRIBA |
| 25 | LA REGLA DE LOS 60 AÑOS SE APLICA : | B | PARA CUALQUIER MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN | SOLAMENTE A LOS PILOTOS | SOLAMENTE AL NAVEGANTE Y AL MECÁNICO DE A BORDO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 26 | ¿CUÁLES SON LOS REQUISITOS DE EXPERIENCIA RECIENTE QUE DEBE CUMPLIR EL PILOTO AL MANDO? | B | HABER REALIZADO POR LO MENOS 1 VUELO BAJO REGLAS IFR EN LOS ÚLTIMOS 6 MESES EN EL MISMO TIPO DE AVIÓN | HABER REALIZADO POR LO MENOS 3 DESPEGUES Y ATERRIZAJES EN LOS ÚLTIMOS 90 DÍAS EN EL MISMO TIPO DE AVIÓN | HABER REALIZADO 6 HORAS DE VUELO COMO MÍNIMO EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES EN EL MISMO TIPO DE AVIÓN | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|-------|---|---|--|--|
| 27 | UNA LÍNEA AÉREA USA UN AVIÓN CERTIFICADO PARA SER OPERADO CON MECÁNICO DE A BORDO. EN EL CASO DE QUE ÉSTE QUEDE INCAPACITADO: | B | POR LO MENOS 1 MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DEBE ESTAR CALIFICADO | POR LO MENOS 1 PILOTO DEBE ESTAR CALIFICADO PARA SUSTITUIRLO | SE REQUIERE LICENCIA DE MECÁNICO DE A BORDO PARA SUSTITUIRLO. | EL PRIMER OFICIAL DEBE REEMPLAZAR AL MECÁNICO DE A BORDO. |
| 28 | EN UNA AERONAVE LOS TRIPULANTES DE CABINA ESTÁN SUBORDINADOS A LA AUTORIDAD DEL : | C | JEFE DE CABINA | PRIMER OFICIAL | PILOTO AL MANDO | CAPITÁN DE LA AERONAVE. |
| 29 | ¿CUÁL ES EL ÁREA DE MANIOBRA DE UNA AERÓDROMO? | A | ES LA QUE SE UTILIZA PARA EL DESPEGUE, ATERRIZAJE Y RODAJE DE AERONAVES, EXCLUYENDO LAS PLATAFORMAS | ES EL ESPACIO CONTROLADO INCLUYENDO LAS PLATAFORMAS | ES LA PARTE DEL AERÓDROMO QUE SE UTILIZA PARA EL DESPEGUE ATERRIZAJE Y RODAJE DE AERONAVES INTEGRADA POR LAS PLATAFORMAS | |
| 30 | EL ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR) SE DEFINE CÓMO: | C | REFERENCIA VISUAL HORIZONTAL QUE REQUIERE EL PILOTO PARA REALIZAR UNA APROXIMACIÓN | DISTANCIA HORIZONTAL DE VISIBILIDAD SOBRE UNA PISTA | DISTANCIA SOBRE EL EJE DE UNA PISTA, DONDE EL PILOTO PUEDE VER LAS SEÑALES DE SUPERFICIE DE LA PISTA | REFERENCIA VISUAL HORIZONTAL QUE REQUIERE EL PILOTO PARA REALIZAR UN DESPEGUE. |
| 31 | EL PILOTO AL MANDO DE LÍNEA AÉREA, DEBERÁ PASAR Y APROBAR UNA PRUEBA DE COMPETENCIA, (PROFICIENCY CHECK) EN AVIÓN O SIMULADOR ADECUADO: | A | LOS 6 MESES DESPUÉS DE LA ÚLTIMA PRUEBA | LOS 12 MESES DESPUÉS DE LA ÚLTIMA PRUEBA | LOS 24 MESES DESPUÉS DE LA ÚLTIMA PRUEBA | TODAS LAS ANTERIORES |
| 32 | ¿CUÁLES SÓN LOS REQUERIMIENTOS PARA MANTENER LA EXPERIENCIA RECIENTE DE UN COPILOTO ? | B | POR LO MENOS 1 ATERRIZAJE CON EL MOTOR CRÍTICO INOPERATIVO (SIMULADO) | POR LO MENOS 3 DESPEGUES Y ATERRIZAJES COMO PILOTO O COPILOTO EN LOS ÚLTIMOS 90 DÍAS EN EL MISMO TIPO DE AVIÓN. | POR LO MENOS 3 ATERRIZAJES COMPLETOS. | TODAS LAS ANTERIORES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|---|-------|--|--|---|---------------------------|
| 33 | ¿CUÁLES SON LOS REQUISITOS PARA QUE UN PILOTO DE LÍNEA AÉREA PUEDA RESTABLECER LAS ATRIBUCIONES DE SU LICENCIA SI ESTA HA CADUCADO? | B | POR LO MENOS UN ATERRIJAJE HECHO DESDE UN CIRCLING APPROACH" CERTIFICADO MÉDICO VIGENTE. | CERTIFICADO MÉDICO VIGENTE, 4 HORAS DE ENTRENAMIENTO, APROBAR PRUEBA PRÁCTICA DE VUELO, CONSTANCIA RECURRENCIA DE SIMULADOR. | POR LO MENOS UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN HASTA EL DH AUTORIZADO CERTIFICADO MÉDICO VIGENTE. | TODAS LAS ANTERIORES |
| 34 | ¿QUÉ TIEMPO DEL VUELO IFR PUEDE ANOTARSE EL SEGUNDO AL MANDO EN UNA AERONAVE QUE REQUIERA 2 PILOTOS? | A | TODO EL TIEMPO QUE EL SEGUNDO AL MANDO CONTROLE EL AVIÓN SOLAMENTE POR REFERENCIA INSTRUMENTAL. | LA MITAD DEL TIEMPO DE VUELO EN PLANES DE VUELO IFR. | LA MITAD DEL TIEMPO DE VUELO EN CONDICIONES REALES IFR. | TODAS LAS ANTERIORES |
| 35 | EL PILOTO AL MANDO DE UNA AERONAVE EN UN VUELO REGULAR DE TRANSPORTE PODRÁ NEGARSE A PARTICIPAR EN OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y RESCATE: | A | SÍ, A MENOS QUE TENGA UNA CAUSA JUSTIFICADA ANTE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS | NO, ES SU DEBER PARTICIPAR EN LA BÚSQUEDA Y RESCATE | DEBE ESPERAR LA DEBIDA AUTORIZACIÓN DE LA EMPRESA. | B Y C SON CORRECTAS |
| 36 | ¿CUÁL ES LA EDAD MÁXIMA PERMITIDA PARA VOLAR EN UNA LÍNEA AÉREA? | A | 60 AÑOS COMO PILOTO Y COPILOTO PARA VUELOS INTERNACIONALES, NO IMPORTANDO LA EDAD PARA VUELOS NACIONALES | 65 AÑOS COMO PILOTO Y 60 AÑOS PARA COPILOTO EN VUELOS INTERNACIONALES Y NACIONALES | NO HAY LIMITE DE EDAD | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 37 | ¿CUÁL ES LA CONFIGURACIÓN MÍNIMA DE ASIENTOS DE PASAJEROS QUE DETERMINA UN "SEGUNDO AL MANDO" (1ER. OFICIAL)?. | C | 15 ASIENTOS | 12 ASIENTOS | 10 ASIENTOS | TODAS LAS ANTERIORES |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|---|---|--|----------------------------------|
| 38 | ¿CUÁL ES EL ÁREA IDENTIFICADA CON EL TÉRMINO "STOPWAY"? | B | UNA ÁREA, POR LO MENOS DEL MISMO ANCHO DE PISTA, APTA PARA SER USADA POR LOS AVIONES EN UN DESPEGUE NORMAL. | UNA ÁREA PREVISTA PARA DESACELERACIÓN EN UN DESPEGUE INTERRUPTIDO | UNA ÁREA, NO TAN ANCHA COMO LA PISTA, CAPAZ DE SOPORTAR UN AVIÓN EN DESPEGUE NORMAL. | TODAS LAS ANTERIORES |
| 39 | ¿CUÁL ES LA DEFINICIÓN DE V2? | B | VELOCIDAD DE DECISIÓN EN DESPEGUE | VELOCIDAD SEGURA DE DESPEGUE | VELOCIDAD MÍNIMA DE DESPEGUE | TODAS LAS ANTERIORES |
| 40 | ¿EL PILOTO AL MANDO DEBERÁ OBSERVAR LAS LEYES, REGLAMENTOS DEL ESTADO EN QUE OPERE EL AVIÓN? | A | CIERTO, PERO TAMBIÉN LAS DEL ESTADO DE LA AERONAVE | NO ES OBLIGATORIO, SOLAMENTE LA DEL ESTADO DE LA AERONAVE | SOLAMENTE LA DEL ESTADO DE LA AERONAVE | NO NECESARIAMENTE |
| 41 | LOS MANUALES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES COMPRENEN LA PARTE DE: | A | GENERALIDADES ,PERFORMANCE, LIMITACIONES | REGULACIONES, SIMBOLOGÍA, METEOROLOGÍA | MEL, MMEL, CDL O DDPG | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 42 | AL OCURRIR UNA EMERGENCIA EN VUELO, LA TÉCNICA A UTILIZAR DEBE SER: | A | MEMORY ÍTEMS (SI POSEE), LISTA DE CHEQUEO RESPECTIVA | LISTA DE CHEQUEO RESPECTIVA | MEMORY ÍTEMS. | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 43 | UNA AERONAVE LIVIANA LISTA PARA DESPEGAR, CON RESPECTO A LA ESTELA TURBULENTO DE UNA AERONAVE PESADA, DEBE : | C | ESPERAR 3 MINUTOS, DESPUÉS QUE LA AERONAVE PESADA HA EFECTUADO EL DESPEGUE. | ESPERAR 5 MINUTOS DESPUÉS QUE LA AERONAVE PESADA HA EFECTUADO EL DESPEGUE | ESPERAR 2 MINUTOS DESPUÉS QUE LA AERONAVE PESADA HA EFECTUADO EL DESPEGUE. | ESPERAR EL TIEMPO QUE CONSIDERE. |
| 44 | PARA LA ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA) SE TOMA COMO REFERENCIA : | C | LA ALTURA DEL AEROPUERTO | LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL | EL NIVEL MEDIO DEL MAR | NINGUNA ES CORRECTA |
| 45 | PARA LA ALTURA MÍNIMA DE DESCENSO (MDH) SE TOMA COMO REFERENCIA: | C | LA ELEVACIÓN DE LA PISTA | LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO | LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL | TODAS SON CORRECTAS |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|---|---|--|---|
| 46 | ¿CUÁL ES LA ALTITUD ESPECIFICADA EN LA CARTA DE APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN EN LA QUE DEBE INICIARSE UNA MANIOBRA DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA? | B | DH | DA | MEA | MOCA |
| 47 | PARA LA ALTITUD DE DECISIÓN (D/A) SE TOMA COMO REFERENCIA | A | EL NIVEL MEDIO DEL MAR | LA ALTURA DEL AEROPUERTO | MOCA | MEA |
| 48 | LA ALTURA MÁS BAJA POR ENCIMA DE LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL SE CONOCE COMO: | B | OCA | OCH | MEA | MOCA |
| 49 | ¿DIGA QUÉ ES UN AVIÓN GRANDE SEGÚN EL REGLAMENTO DEL AIRE? | A | AVIÓN CON PESO DE DESPEGUE SUPERIOR A 5700 KG | AVIÓN CON PESO DE DESPEGUE DE 12500 KG | AVIÓN CON MOTOR RECÍPROCO | AVIÓN QUE TIENE FLAPS |
| 50 | ¿DIGA QUE ES EL MEL? | A | LISTA DE EQUIPOS MÍNIMOS ESTABLECIDA POR EL FABRICANTE PARA UN DETERMINADO TIPO DE AERONAVE | LISTA DE EQUIPOS MÍNIMOS USADA POR LA LÍNEA AÉREA | LISTA DE EQUIPOS MÍNIMOS PARA USAR EN EMERGENCIA | LISTA DE EQUIPOS MÍNIMOS PARA SER USADA A CRITERIO DEL PILOTO |
| 51 | ¿CUÁL ES EL MÍNIMO DE HORAS DE EXPERIENCIA PARA OPTAR A LA LICENCIA DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA AVIÓN, SEGÚN LA RAV 60? | C | 2500 HORAS EN LA CATEGORÍA AVIÓN | 500 HORAS EN LA CATEGORÍA AVIÓN | 1500 HORAS EN LA CATEGORÍA AVIÓN | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 52 | ¿EN QUÉ REGULACIÓN SE ESTABLECE LA OPERACIÓN GENERAL DE AERONAVES Y REGLAS DE VUELO? | B | RAV 60 | RAV 91 | RAV 121 | RAV 141 |
| 53 | ¿EL INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL ES QUIEN DESIGNA EL CAPITÁN AL MANDO DE UN AERONAVE COMERCIAL? | B | VERDADERO | FALSO | | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|---|-------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 54 | ¿MEL ES LISTA DE EQUIPOS MÍNIMOS ESTABLECIDA POR EL FABRICANTE PARA UN DETERMINADO TIPO DE AERONAVE? | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 55 | ¿CUÁLES SON LAS SIGLAS DE LAS REGULACIONES AÉREAS VENEZOLANAS? | B | RAB | RAV | NINGUNA DE LAS ANTERIORES | |
| 56 | ¿4000 ES EL MÍNIMO DE HORAS DE EXPERIENCIA PARA OPTAR POR LA LICENCIA DE TLA? | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 57 | ¿CUÁL ES EL CÓDIGO TRANSPONDER EN CASO DE INTERFERENCIA ILÍCITA? | C | 7600 | 7700 | 7500 | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 58 | ¿CUÁL ES EL CÓDIGO TRANSPONDER EN CASO DE FALLA DE COMUNICACIONES? | A | 7600 | 7400 | 7300 | 1234 |
| 59 | ¿CUÁL ES EL CÓDIGO TRANSPONDER EN CASO DE EMERGENCIA? | D | 7300 | 7800 | 5600 | 7700 |
| 60 | ¿LAS AERONAVES CIVILES NO PUEDEN TRASLADAR MATERIAL BÉLICO? | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 61 | ¿40 AÑOS ES LA EDAD MÁXIMA PARA UN PILOTO DE TLA? | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 62 | ¿35 AÑOS ES LA EDAD MÍNIMA PARA SER UN PILOTO DE TLA? | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 63 | ¿SI UN PILOTO IDENTIFICA CÓDIGO 7500, QUE SIGNIFICA? | A | TIENE UNA INTERFERENCIA ILÍCITA A BORDO | TIENE FALLA DE COMUNICACIONES | A Y B SON CORRECTAS | |

| Nro. | Pregunta | Resp. | Opción A | Opción B | Opción C | Opción D |
|------|--|-------|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| 64 | ¿SI UN PILOTO IDENTIFICA CÓDIGO 7600, QUE SIGNIFICA? | C | TIENE UNA EMERGENCIA EN PROGRESO | REQUIERE PRIORIDAD PARA EL ATERRIZAJE | TIENE FALLA DE COMUNICACIONES | TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS |
| 65 | ¿SI UN PILOTO IDENTIFICA CÓDIGO 7700, QUE SIGNIFICA? | B | NADA RELEVANTE | TIENE UNA EMERGENCIA | REQUIERE COMBUSTIBLE | REQUIERE UNA AMBULANCIA |
| 66 | ¿ESTA ESTANDARIZADO QUE CUANDO DOS AERONAVES ESTÁN DE FRENTE PRÓXIMAS A COLISIONAR, DEBEN VIRAR A SU IZQUIERDA? | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 67 | ¿CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, CERTIFICADO DE MATRÍCULA, LIBROS DE ABORDO, CERTIFICACIÓN DE PÓLIZAS DE SEGURO VIGENTES SON LAS DOCUMENTOS INDISPENSABLES EN UN AERONAVE? | A | VERDADERO | FALSO | | |
| 68 | ¿QUÉ ES UNA ÁREA DE TIERRA O AGUA DESTINADA AL DESPEGUE, ATERRIZAJE, MOVIMIENTO DE AERONAVE Y LA INFRAESTRUCTURA DEL MISMO? | B | PISTA | AEROPUERTO | ESTACION DE BOMBEROS | TORRE DE CONTROL |
| 69 | ¿EL JEFE DE BOMBERO ES EL ENCARGADO DE UN AEROPUERTO O AERÓDROMO? | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 70 | ¿PUEDE UN AERONAVE SOBREVOLAR EN UNA ZONA POBLADA A 500 PIES SOBRE EL TERRENO? | B | VERDADERO | FALSO | | |
| 71 | ¿CUÁL ES LA DISTANCIA DE SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA DE SEGURIDAD ENTRE AERONAVES? | C | 500 PIES | 1800 PIES | 1000 PIES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 72 | ¿UN AERONAVE DEBE DESPEGAR SIN AUTORIZACIÓN EN UN AEROPUERTO CONTROLADO? | B | VERDADERO | FALSO | | |