

## AERODINÁMICA ULTRALIVIANO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LA LÍNEA RECTA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE SALIDA DE UN PERFIL ALAR, SE DENOMINA:	<b>B</b>	CURVATURA MEDIA	CUERDA	ESPEJOR	VIENTO RELATIVO
2	VIENTO RELATIVO ES:	<b>D</b>	EL FORMADO POR LA HÉLICE AL PASAR POR EL ALA	LA CORRIENTE DE AIRE QUE SIGUE AL ULTRALIVIANO EN SU TRAYECTORIA	LA ESTELA TURBULENTO QUE DEJAN LOS AVIONES	LA CORRIENTE O FLUJO DE AIRE MOVIÉNDOSE HACIA EL PERFIL, SIENDO OPUESTO A LA TRAYECTORIA DE VUELO
3	CUANDO A UN PERFIL ALAR INMERSO EN UNA CORRIENTE DE AIRE SE LE APLICA UN ÁNGULO DE ATAQUE POSITIVO, LA PRESIÓN EN EL EXTRADÓS Y EN EL INTRADÓS...	<b>A</b>	DISMINUYE - AUMENTA	AUMENTA - AUMENTA	DISMINUYE- DISMINUYE	AUMENTA - DISMINUYE
4	EL ÁNGULO DE ATAQUE ES:	<b>B</b>	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA AERODINÁMICA Y EL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA AERODINÁMICA Y LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO CON EL CUAL SUBE MÁS RÁPIDO EL AVIÓN	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL HORIZONTE Y EL VIENTO RELATIVO
5	LA SUSTENTACIÓN ES:	<b>A</b>	LA FUERZA HACIA ARRIBA PERPENDICULAR AL VIENTO RELATIVO Y DESARROLLADA PARA SOPORTAR EL PESO DEL AVIÓN	LA FUERZA AERODINÁMICA, MÁS LA RESISTENCIA PARÁSITA	LA FUERZA QUE HACE CAER DE NARIZ EL AVIÓN	LA FUERZA PERPENDICULAR AL VIENTO RELATIVO Y DESARROLLADA PARA REALIZAR LA TRACCIÓN DEL AVIÓN
6	CÓMO SE CONSIGUE QUE EL DESPRENDIMIENTO DE LA CORRIENTE DE AIRE PROVOCADO POR LA PÉRDIDA EN UN ALA, TENGA LUGAR DE UNA FORMA PAULATINA Y PROGRESIVA:	<b>C</b>	MEDIANTE EL ÁNGULO DIEDRO	MEDIANTE EL ÁNGULO FLECHA	MEDIANTE LA TORSIÓN DEL ALA	EL DESPRENDIMIENTO ES IGUAL Y AL MISMO TIEMPO EN TODAS LAS PARTES DEL ALA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
7	SI A UNA CORRIENTE DE AIRE LA HACEMOS PASAR POR UN ESTRECHAMIENTO, LA VELOCIDAD..., Y LA PRESIÓN...	<b>D</b>	AUMENTA - AUMENTA	DISMINUYE - AUMENTA	DISMINUYE - DISMINUYE	AUMENTA - DISMINUYE
8	LA LÍNEA IMAGINARIA QUE VA DESDE LA NARIZ DEL AVIÓN A LA COLA, PASANDO POR EL CENTRO DE GRAVEDAD, SE DENOMINA:	<b>A</b>	EJE LONGITUDINAL	EJE VERTICAL	EJE TRANSVERSAL	EJE VERTICAL
9	SI UN ULTRALIVIANO PESA 150 KG. Y TIENE UN FACTOR DE CARGA DE +4G; SIGNIFICA QUE LA ESTRUCTURA PUEDE SOPORTAR UNA FUERZA DE:	<b>B</b>	60 KG.	600 KG.	154 KG.	500 KG.
10	LA RESISTENCIA INDUCIDA ES:	<b>B</b>	LA DEBIDA AL ROZAMIENTO DEL AVIÓN CON EL VIENTO	LA DEBIDA A LA PRODUCCIÓN DE SUSTENTACIÓN	LA QUE PROPORCIONA MAYOR VELOCIDAD	LA SUMA DE LA GRAVEDAD MÁS LA RESISTENCIA PARÁSITA
11	CUANDO UN ULTRALIVIANO ENTRA EN PÉRDIDA, UNO DE LOS SÍNTOMAS QUE SE PRODUCEN ES:	<b>D</b>	POSICIÓN DE LA NARIZ MÁS BAJA DE LO NORMAL	EL RUIDO DEL VIENTO ES MÁS FUERTE	AUMENTA LA PRESIÓN DE AIRE CONTRA EL CUERPO	RESPUESTA LENTA DEL ULTRALIVIANO CON Poca PRESIÓN EN LOS MANDOS
12	EL TORBELLINO DE PUNTA DE ALA SE ORIGINA DEBIDO:	<b>A</b>	A LA DIFERENCIA DE PRESIONES ENTRE EL EXTRADÓS E INTRADÓS	A LAS CORRIENTES DESCENDENTES DESDE EL EXTRADÓS AL INTRADÓS	A LAS CORRIENTES DESCENDENTES DESDE EL INTRADÓS AL EXTRADÓS	AL AUMENTO DE LA VELOCIDAD DEL AIRE EN LAS PUNTAS DEL ALA
13	LAS CUATRO FUERZAS PRINCIPALES QUE ACTÚAN EN UN AVIÓN EN VUELO, SON:	<b>B</b>	SUSTENTACIÓN, PESO, VELOCIDAD Y RESISTENCIA	SUSTENTACIÓN, PESO, TRACCIÓN Y RESISTENCIA	TRACCIÓN, EMPUJE, RESISTENCIA Y SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN, GRAVEDAD, PESO Y RESISTENCIA
14	EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE LATERAL, SE DENOMINA:	<b>B</b>	ALABEO	CABECEO	GUIÑADA	PÉRDIDA
15	LA TENDENCIA DE UN AVIÓN A ALEJARSE DE SU CONDICIÓN ORIGINAL DE VUELO, DESPUÉS DE HABER SUFRIDO UNA PERTURBACIÓN, SE DENOMINA:	<b>B</b>	ESTABILIDAD POSITIVA	INESTABILIDAD	ESTABILIDAD DINÁMICA	ESTABILIDAD NEUTRA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
16	LOS COMPENSADORES TIENEN COMO FINALIDAD AYUDAR AERODINÁMICAMENTE A MANTENER LOS MANDOS EN LA POSICIÓN DESEADA:	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO		
17	EL MANDO POR DESPLAZAMIENTO DE PESO SE CARACTERIZA POR EL:	<b>A</b>	MOVIMIENTO CONJUNTO DEL ALA Y EL PESO DEL AVIÓN	ÁNGULO DIEDRO Y TIMÓN DE DIRECCIÓN CONJUNTAMENTE	MOVIMIENTO CONJUNTO DEL PESO DEL AVIÓN Y EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD	MOVIMIENTO CONJUNTO DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD Y TIMÓN DE DIRECCIÓN
18	EL CONTROL EN UN ULTRALIVIANO CON MANDO A DOS EJES LO REALIZAN:	<b>D</b>	TIMÓN DE PROFUNDIDAD, TIMÓN DE DIRECCIÓN Y ALERONES	ALERONES Y TIMÓN DE DIRECCIÓN	TIMÓN DE DIRECCIÓN, ALERONES, FLAPS Y SPOILERS	TIMÓN DE PROFUNDIDAD Y TIMÓN DE DIRECCIÓN
19	LOS FLAPS SON UNOS:	<b>C</b>	FRENOS AERODINÁMICOS	SLATS DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD	DISPOSITIVOS HIPERSUSTENTADORES	COMPENSADORES DE DIRECCIÓN
20	¿QUÉ SIGNIFICADO TIENE EN UN AVIÓN UN COEFICIENTE DE PLANEEO 8:1?	<b>D</b>	PLANEA 8 METROS CON CARGA MÁXIMA	BAJA PLANEANDO 8 METROS EN UN MINUTO	RECORRE 8 METROS EN UN SEGUNDO	RECORRE 8 METROS EN HORIZONTAL POR CADA METRO DE DESCENSO EN VERTICAL
21	LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL, ES LA ESTABILIDAD ALREDEDOR DEL EJE:	<b>C</b>	LONGITUDINAL	VERTICAL	LATERAL	HORIZONTAL
22	LA RELACIÓN ENTRE LA DISTANCIA RECORRIDA POR UN AVIÓN EN LÍNEA RECTA Y LA ALTURA PERDIDA EN EL MISMO, SE DENOMINA:	<b>B</b>	CARGA ALAR.	COEFICIENTE DE PLANEEO.	RENDIMIENTO AERODINÁMICO DEL ALA.	TRAYECTORIA DE VUELO.
23	SI EL CENTRO DE GRAVEDAD ESTÁ POR DETRÁS DEL CENTRO DE PRESIÓN, EL AVIÓN TENDRÁ TENDENCIA A:	<b>C</b>	ALABEAR	PICAR	CABECEAR	GUIÑAR
24	LA PÉRDIDA SE DEFINE COMO LA REDUCCIÓN DRÁSTICA DE LA SUSTENTACIÓN DEL ALA, DEBIDO A UN ÁNGULO DE ATAQUE EXCESIVO.	<b>A</b>	VERDADERO.	FALSO.		
25	EN UN VIRAJE, CUANTO MAYOR SEA LA VELOCIDAD DE GIRO:	<b>C</b>	MENOR ES EL FACTOR CARGA	MENOR RADIO DE VIRAJE.	MAYOR ES EL FACTOR DE CARGA.	MAYOR RÉGIMEN DE ASCENSO.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
26	LOS ULTRALIVIANOS CON MANDO A DOS EJES POSEEN UN MANDO ESPECIAL PARA EL CONTROL DE ALABEO.	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO		
27	LA TENDENCIA DE UN AVIÓN A RETORNAR A SU CONDICIÓN ORIGINAL DE VUELO, DESPUÉS DE HABER SUFRIDO UNA PERTURBACIÓN, SE DENOMINA:	<b>A</b>	ESTABILIDAD POSITIVA	ESTABILIDAD NEUTRA	ESTABILIDAD NEGATIVA	ESTABILIDAD DINÁMICA.
28	LA ESTABILIDAD ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN SE DENOMINA:	<b>C</b>	DIRECCIONAL	LONGITUDINAL	LATERAL	HORIZONTAL
29	EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL, SE DENOMINA:	<b>D</b>	GUIÑADA	LATIGUEO	CABECEO.	ALABEO O BALANCEO
30	LA ESTABILIDAD ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL DEL AVIÓN SE DENOMINA:	<b>A</b>	DIRECCIONAL	TRANSVERSAL	LONGITUDINAL	LATERAL
31	LA ENVERGADURA DE UN ALA ES:	<b>A</b>	LA DISTANCIA DE PUNTA A PUNTA DEL ALA.	LA DISTANCIA DESDE EL ALA AL TIMÓN DE PROFUNDIDAD.	EL ÁREA DEL ALA.	LA DISTANCIA DESDE EL BORDE DE ATAQUE AL BORDE DE SALIDA.
32	LA ENERGÍA ABSORBIDA POR LOS TORBELLINOS DE PUNTA DE ALA ,CONTRIBUYE A LA FORMACIÓN DE:	<b>A</b>	LA RESISTENCIA INDUCIDA.	LA TORSIÓN DEL ALA	LA RESISTENCIA PARÁSITA.	LA SUSTENTACIÓN
33	EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL ,ESTÁ CONTROLADO POR:	<b>C</b>	EL TIMÓN DE DIRECCIÓN.	EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD.	LOS ALERONES	LOS FLAPS.
34	EN CONDICIONES DE TURBULENCIA MUY FUERTE, SE DEBE VOLAR A MÍNIMA VELOCIDAD, GARANTIZANDO LA NO ENTRADA EN PÉRDIDA.	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO		
35	EL CAMINO SEGUIDO POR UN AVIÓN DURANTE SU DESPLAZAMIENTO EN EL SENO DEL AIRE, SE DENOMINA:	<b>D</b>	AEROVÍA	VIENTO RELATIVO	RUTA A SEGUIR	TRAYECTORIA DE VUELO



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
36	EL FACTOR DE CARGA ES POSITIVO CUANDO LA DIRECCIÓN DE LA FUERZA ES:	<b>B</b>	HACIA ARRIBA	HACIA ABAJO	HORIZONTAL A LA LÍNEA DE VUELO.	DEL MISMO SENTIDO QUE LA TRAYECTORIA DE VUELO.
37	LA LÍNEA IMAGINARIA QUE VA DE EXTREMO A EXTREMO DEL ALA, PASANDO POR EL CENTRO DE GRAVEDAD, SE DENOMINA:	<b>C</b>	EJE LONGITUDINAL	EJE VERTICAL	EJE LATERAL	EJE HORIZONTAL
38	¿DÓNDE SE PRODUCE EL EFECTO VÉNTURI EN UN PERFIL ALAR?	<b>B</b>	EN EL BORDE DE ATAQUE	EN EL EXTRADÓS	EN EL INTRADÓS.	EN LA CURVATURA MEDIA.
39	SI AUMENTAMOS EL ÁNGULO DE ATAQUE EN UN PERFIL ALAR, LA SUSTENTACIÓN:	<b>A</b>	AUMENTARÁ.	DISMINUIRÁ	SE MANTENDRÁ IGUAL	EL ÁNGULO DE ATAQUE NO AFECTA A LA SUSTENTACIÓN
40	SI A UN PERFIL SE LE AUMENTA EL ÁNGULO DE ATAQUE, EL ESPESOR DE LA CAPA LÍMITE DISMINUYE.	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO		
41	LOS SPOILERS SON:	<b>D</b>	DISPOSITIVOS HIPERSUSTENTADORES.	FRENOS DE LAS RUEDAS	SLATS PEQUEÑOS	FRENOS AERODINÁMICOS.
42	LA FUERZA AERODINÁMICA ES:	<b>C</b>	LA FUERZA PARALELA AL VIENTO RELATIVO.	LA FUERZA RESULTANTE DEL PESO DEL AVIÓN Y LA RESISTENCIA INDUCIDA.	LA FUERZA RESULTANTE DE LA SUSTENTACIÓN Y LA RESISTENCIA INDUCIDA.	LA FUERZA RESULTANTE DE LA FUERZA CENTRÍFUGA Y EL PESO
43	SI EFECTUAMOS UN VIRAJE Y EL AVIÓN ENTRA EN PÉRDIDA, SE DEBE:	<b>C</b>	CORTAR MOTOR Y GIRAR MÁS	INTENTAR NIVELAR PRIMERO Y LUEGO RECUPERAR LA PÉRDIDA	RECUPERARLA POR LA DIRECCIÓN QUE INDIQUE LA NARIZ DEL AVIÓN	DAR MAYOR VELOCIDAD AL ALA QUE ESTÁ LEVANTADA.
44	EL FACTOR CARGA SE DEFINE CÓMO:	<b>C</b>	LA RELACIÓN EXISTENTE ENTRE LA GRAVEDAD Y LA FUERZA CENTRÍFUGA.	LA RELACIÓN ENTRE LA GRAVEDAD Y LAS ACELERACIONES.	LA RELACIÓN ENTRE LA SUMA DE TODAS LAS FUERZAS QUE ACTÚAN EN EL ULTRALIVIANO Y EL PESO TOTAL DEL MISMO.	EL FACTOR DE POTENCIA APLICADO AUN ULTRALIGERO.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
45	LA LÍNEA IMAGINARIA QUE PASA VERTICALMENTE POR EL CENTRO DE GRAVEDAD, SIENDO PERPENDICULAR AL PLANO DESCRITO POR LOS EJES LONGITUDINAL Y LATERAL, SE DENOMINA:	<b>C</b>	EJE TRANSVERSAL.	EJE LATERAL	EJE VERTICAL	EJE LONGITUDINAL.
46	LA CAPA LÍMITE QUE PRESENTA MEJORES CARACTERÍSTICAS PARA PERMANECER ADHERIDA A LA SUPERFICIE ALAR ES:	<b>A</b>	LA TURBULENCIA	LA LAMINAR	LA QUE TIENE FLUJO DE AIRE UNIFORME	LA INTERIOR
47	EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL ESTÁ CONTROLADO POR:	<b>A</b>	EL TIMÓN DE DIRECCIÓN	EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD	LOS ALERONES	LOS SLATS
48	CUÁNDO UN ULTRALIVIANO ENTRA EN PÉRDIDA, UNO DE LOS SÍNTOMAS QUE SE PRODUCEN ES:	<b>B</b>	RESPUESTA RÁPIDA DE LOS MANDOS DE VUELO	DISMINUYE LA PRESIÓN DE AIRE CONTRA EL CUERPO	EL RUIDO DEL VIENTO ES MÁS FUERTE.	POSICIÓN DE LA NARIZ MÁS BAJA DE LO NORMAL.
49	LAS SUPERFICIES AERODINÁMICAS ENCARGADAS DE PRODUCIR EL MOVIMIENTO DE ALABEO ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN, SE DENOMINAN:	<b>D</b>	TIMONES DE PROFUNDIDAD	TIMONES DE DIRECCIÓN	DISRUPTORES	ALERONES
50	EN UN VUELO RECTO Y NIVELADO, SIN ACELERACIÓN O DECELERACIÓN, LAS FUERZAS ESTÁN EQUILIBRADAS SIENDO:	<b>C</b>	LA SUSTENTACIÓN IGUAL A LA RESISTENCIA	LA SUSTENTACIÓN IGUAL AL EMPUJE	LA SUSTENTACIÓN IGUAL AL PESO	LA SUSTENTACIÓN DISTINTA AL PESO
51	¿QUÉ EFECTO SE CONSIGUE MEDIANTE LA TORSIÓN DEL ALA?	<b>B</b>	MAYOR VELOCIDAD	MAYOR ESTABILIDAD	AUMENTA LA SUSTENTACIÓN	AUMENTA LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA.
52	EN UNA PÉRDIDA, EL FACTOR DE CARGA POSITIVO SE PRODUCE EN:	<b>C</b>	EL ASCENSO	LA ENTRADA EN PÉRDIDA	LA NIVELACIÓN	LA RECUPERACIÓN.
53	EL MOVIMIENTO DE OSCILACIÓN QUE TIENE EL AVIÓN AL VOLVER A LA CONDICIÓN ORIGINAL DE VUELO COMPENSADO SE DENOMINA:	<b>B</b>	ESTABILIDAD ESTÁTICA	ESTABILIDAD DINÁMICA	ESTABILIDAD POSITIVA	ESTABILIDAD NEGATIVA.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
54	SI AUMENTAMOS EL ÁNGULO DE ATAQUE EN UN PERFIL ALAR, LA RESISTENCIA INDUCIDA;	<b>A</b>	AUMENTARÁ	DISMINUIRÁ	SE MANTENDRÁ IGUAL.	EL ÁNGULO DE ATAQUE NO AFECTA A LA RESISTENCIA INDUCIDA.
55	CUÁNDO UN ULTRALIVIANO ENTRA EN PÉRDIDA, UNO DE LOS SÍNTOMAS QUE SE PRODUCE ES:	<b>D</b>	EL RUIDO DEL VIENTO ES MÁS FUERTE.	AUMENTA LA PRESIÓN DE AIRE CONTRA EL CUERPO.	RESPUESTA RÁPIDA DE LOS MANDOS DE VUELO.	POSICIÓN DE LA NARIZ MÁS ALTA DE LO NORMAL
56	EL FACTOR DE CARGA ES NEGATIVO CUANDO LA DIRECCIÓN DE LA FUERZA ES:	<b>A</b>	HACIA ARRIBA	HACIA ABAJO	PARALELA A LA LÍNEA DE VUELO	OPUESTA A LA TRAYECTORIA DEL AVIÓN
57	EN UNA PÉRDIDA, EL FACTOR DE CARGA SE HACE NEGATIVO EN:	<b>D</b>	EL ASCENSO	LA ENTRADA EN PÉRDIDA.	LA NIVELACIÓN	LA RECUPERACIÓN
58	LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA AUMENTA CONSIDERABLEMENTE EN RELACIÓN CON EL AUMENTO DEL FACTOR DE CARGA.	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO		
59	LA FUERZA DE DIRECCIÓN PERPENDICULAR A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA SE DENOMINA:	<b>D</b>	EMPUJE O TRACCIÓN	SUSTENTACIÓN	RESISTENCIA	PESO O GRAVEDAD.
60	LA ESTABILIDAD QUE PRESENTA UN AVIÓN EN ESTADO DE EQUILIBRIO, DESPUÉS DE HABER SUFRIDO UNA PERTURBACIÓN, SIN RETORNAR NI ALEJARSE DE LA NUEVA POSICIÓN, SE DENOMINA:	<b>A</b>	NEUTRA	POSITIVA	NEGATIVA	DINÁMICA
61	LA ACCIÓN MÁS IMPORTANTE PARA RECUPERAR UNA PÉRDIDA ES:	<b>D</b>	LEVANTAR LA NARIZ PARA AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE.	AUMENTAR LA POTENCIA.	DEJAR QUE EL ULTRALIVIANO SE RECUPERE SOLO.	DISMINUIR EL ÁNGULO DE ATAQUE PICANDO EL ULTRALIVIANO.
62	EL ÁNGULO FLECHA ES EL ÁNGULO FORMADO:	<b>D</b>	POR EL VIENTO RELATIVO Y LA CUERDA.	ENTRE EL EJE VERTICAL Y LA CUERDA	POR EL EJE LATERAL Y EL PESO	POR EL BORDE DE ATAQUE CON LA PERPENDICULAR A LA CUERDA DEL ALA.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
63	LOS FACTORES QUE AFECTAN A LA SUSTENTACIÓN DEL ALA, SON:	<b>C</b>	VELOCIDAD DE PÉRDIDA, SUPERFICIE ALAR, DENSIDAD DEL AIRE, RESISTENCIA TOTAL, PESO DEL AVIÓN Y ÁNGULO DE ATAQUE	SUPERFICIE ALAR, DENSIDAD DEL AIRE, RESISTENCIAS PARÁSITAS, COEFICIENTE DE PLANEAMIENTO Y ÁNGULO DE ATAQUE.	FORMA DEL PERFIL DEL ALA, SUPERFICIE ALAR, DENSIDAD DEL AIRE, VELOCIDAD Y ÁNGULO DE ATAQUE.	ÁNGULO DE ATAQUE, PESO DEL AVIÓN, SUPERFICIE ALAR, RESISTENCIA INDUCIDA Y DENSIDAD DEL AIRE.
64	¿QUÉ ORIGINA UNA FUERTE ESTABILIDAD POSITIVA EN UN AVIÓN?	<b>D</b>	FACILIDAD DE MANIOBRA	RÉGIMEN DE ALABEO Y CABECEO RÁPIDO.	MEJOR RÉGIMEN DE ASCENSO.	DIFICULTAD EN LA MANIOBRA.
65	SE DICE QUE UN ULTRALIVIANO TIENE MANDO A TRES EJES CUÁNDO:	<b>B</b>	LOS TRES EJES PASAN POR EL CENTRO DE GRAVEDAD.	REALIZA INDEPENDIEMENTE LOS TRES MOVIMIENTOS FUNDAMENTALES SOBRE LOS TRES EJES.	REALIZA LOS MOVIMIENTOS COMPENSADOS CON LOS TRES EJES.	EL CONTROL DEL AVIÓN SE REALIZA CON UN ÚNICO MANDO PARA LOS TRES EJES.
66	EN UN VIRAJE, EL FACTOR CARGA ES LA RESULTANTE DE:	<b>C</b>	LA FUERZA CENTRÍFUGA Y PESO TOTAL APARENTE.	LA FUERZA DE LA GRAVEDAD Y LA RESULTANTE DE LA SUSTENTACIÓN	LA FUERZA CENTRÍFUGA Y FUERZA DE LA GRAVEDAD.	LA FUERZA CENTRÍFUGA Y COMPONENTE HORIZONTAL DE LA SUSTENTACIÓN
67	LOS EJES DE GIRO DE UN AVIÓN SON:	<b>C</b>	LONGITUDINAL, LATERAL Y CABECEO.	GUIÑADA, VERTICAL Y LATERAL.	LONGITUDINAL, LATERAL Y VERTICAL.	LONGITUDINAL, VERTICAL Y ALABEO.
68	LA TENDENCIA DE UN AVIÓN A RECUPERAR LA POSICIÓN INICIAL DESPUÉS DE HABERSE ALEJADO DE LA MISMA POR UNA PERTURBACIÓN, SE DENOMINA:	<b>C</b>	ESTABILIDAD LATERAL.	ESTABILIDAD DINÁMICA	ESTABILIDAD ESTÁTICA.	ESTABILIDAD DIRECCIONAL.
69	LA SUPERFICIE AERODINÁMICA ENCARGADA DE PRODUCIR EL MOVIMIENTO DE GUIÑADA ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL DEL AVIÓN, SE DENOMINA:	<b>B</b>	ALERÓN	TIMÓN DE DIRECCIÓN.	TIMÓN DE PROFUNDIDAD.	FLAP.
70	EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL, SE DENOMINA:	<b>A</b>	GUIÑADA	ALABEO	CABECEO	PICADA



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
71	LAS RESISTENCIAS PARÁSITAS SON:	<b>D</b>	LAS QUE PRODUCEN MAYOR SUSTENTACIÓN.	LAS PRODUCIDAS POR LA SUSTENTACIÓN DEL AVIÓN	LAS QUE FRENAN EL AVIÓN CUANDO ESTÁ APARCADO	LAS PRODUCIDAS POR LOS COMPONENTES DEL AVIÓN
72	DURANTE UN VIRAJE, LA COMPONENTE HORIZONTAL DE LA SUSTENTACIÓN ES LA QUE HACE:	<b>A</b>	GIRAR	SUBIR	PERDER ALTURA	BAJAR LA NARIZ
73	EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD ES LA SUPERFICIE AERODINÁMICA ENCARGADA DE PRODUCIR LOS MOVIMIENTOS DE:	<b>A</b>	PICADA Y CABECEO	ALABEO	GUIÑADA	INCLINACIÓN.
74	LA DISTANCIA MÁXIMA ENTRE LA CURVATURA SUPERIOR E INFERIOR DEL PERFIL ALAR, SE DENOMINA:	<b>C</b>	CUERDA	CURVATURA MEDIA.	ESPEJOR	ENVERGADURA
75	EL BORDE DE ATAQUE ES:	<b>B</b>	LA PARTE TRASERA DEL ALA	LA PARTE FRONTAL O DELANTERA DE UN PERFIL ALAR.	LA NARIZ DEL ULTRALIVIANO	LA PARTE DELANTERA DEL MOTOR.
76	LA CURVATURA SUPERIOR QUE VA DESDE EL BORDE DE ATAQUE AL BORDE DE SALIDA EN UN ALA SE DENOMINA:	<b>C</b>	CUERDA	CURVATURA MEDIA	EXTRADÓS	INTRADÓS
77	SE DENOMINA CENTRO DE PRESIÓN, AL PUNTO DÓNDE:	<b>C</b>	MÁS PRESIÓN TIENEN LAS ALAS	DEBE ESTAR COLOCADO EL PILOTO	SE APLICA LA RESULTANTE DE LAS FUERZAS AERODINÁMICAS.	PASAN LOS TRES EJES DE GIRO DEL AVIÓN.
78	EL BORDE DE SALIDA ES:	<b>A</b>	LA PARTE POSTERIOR O TRASERA DE UN PERFIL ALAR	LA PARTE DELANTERA DE UN PERFIL ALAR.	LA PARTE DELANTERA DE LA COLA DEL ULTRALIVIANO	LA PARTE REDONDEADA DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD
79	LA LÍNEA EQUIDISTANTE ENTRE EL EXTRADÓS Y EL INTRADÓS, DE UN PERFIL ALAR, SE DENOMINA:	<b>B</b>	CUERDA	CURVATURA MEDIA	ESPEJOR	ENVERGADURA.
80	LA CURVATURA INFERIOR QUE VA DESDE EL BORDE DE ATAQUE HASTA EL BORDE DE SALIDA EN UN ALA SE DENOMINA:	<b>C</b>	CURVATURA MEDIA	EXTRADÓS	INTRADÓS	CUERDA.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
81	EL ÁNGULO DE ATAQUE ES EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA AERODINÁMICA Y LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
82	EL BORDE DE SALIDA ES DONDE SE CONCENTRA TODAS LAS FUERZAS	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
83	EL BORDE DE ATAQUE ESTA SITUADO EN EL EMPENAJE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
84	LA RESISTENCIA PARASITA SON AQUELLAS SUPERFICIES QUE NO GENERAN SUSTENTACIÓN	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
85	PARA RECUPERAR UNA PERDIDA DEBES EXCEDER EL ANGULO DE ATAQUE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
86	EL CENTRO DE PRESIONES ES DONDE FLUYE EL AIRE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
87	EL EXTRADO ES LA PARTE SUPERIOR DEL ALA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
88	EN UN VIRAJE UN PLANO REDUCE SU SUSTENTACIÓN MIENTRAS EL OTRO LO AUMENTA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
89	LA SUSTENTACIÓN ES LA FUERZA IMPULSADA DIAGONALMENTE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
90	LOS ULTRALIVIANOS Y LOS PLANEADORES SON IGUALES	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
91	LA ALTURA SE CONTROLA CON LA POTENCIA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
92	LA VELOCIDAD SE CONTROLA CON EL MANDO	A	CIERTO	FALSO		
93	LOS ALERONES SON LOS ENCARGADOS DE EL MOVIMIENTO DE ALABEO	A	CIERTO	FALSO		
94	LOS ULTRALIVIANOS SON DIFERENTE A LOS PLANEADOS	A	CIERTO	FALSO		
95	EL CENTRO DE PRESIONES ES EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA EJERCIDA TODAS LA FUERZAS	A	CIERTO	FALSO		
96	LA VELOCIDAD AUMENTA A MEDIDA QUE EL ANGULO DE ATAQUE DISMINUYE	B	CIERTO	FALSO		
97	EL INTRADÓS ES LA PARTE SUPERIOR DE UN PERFIL AERODINÁMICO	B	CIERTO	FALSO		
98	EL MOVIMIENTO DEL RUDDER DA LA GUIÑADA	A	CIERTO	FALSO		
99	EL ULTRALIVIANO SOLO PUEDE SOPORTAR A DOS PERSONAS A BORDO	A	CIERTO	FALSO		
100	LOS ULTRALIVIANOS SON MAS RÁPIDOS QUE LOS AVIONES	B	CIERTO	FALSO		

## COMPONENTES DE ULTRALIVIANO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	SE DICE QUE UN MOTOR TIENE MEZCLA RICA CUÁNDO:	<b>C</b>	LA PARTE DE AIRE ES SUPERIOR A LA NORMAL	EL COMBUSTIBLE TIENE MAYOR OCTANAJE	LA PARTE DE COMBUSTIBLE ES SUPERIOR A LA NORMAL	EL COMBUSTIBLE TIENE MAYOR OCTANAJE	
2	LA REFRIGERACIÓN EN UN MOTOR EVITA EL CALENTAMIENTO EXCESIVO DE LAS PIEZAS DEBIDO A:	<b>A</b>	EL ROZAMIENTO	EL RODAJE BRUSCO SIN CALENTAR	LA COMBUSTIÓN	LA ALIMENTACIÓN	
3	EL ELEMENTO ENCARGADO DE PROPORCIONAR LA MEZCLA AIRE - COMBUSTIBLE IDÓNEA PARA CADA RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR ES:	<b>C</b>	LA BOMBA DE GASOLINA	EL FILTRO DE AIRE	EL CARBURADOR	EL FILTRO DE GASOLINA	
4	LA DIFERENCIA EXISTENTE ENTRE EL NORTE GEOGRÁFICO Y EL NORTE MAGNÉTICO, SE DENOMINA:	<b>D</b>	DESVIACIÓN	DERIVA MAGNÉTICA	DERIVA GEOGRÁFICA	VARIACIÓN O DECLINACIÓN	
5	EL ANEMÓMETRO INDICA:	<b>C</b>	ALTITUD SOBRE EL MAR	VELOCIDAD DE ASCENSO Y DESCENSO	VELOCIDAD RELATIVA	EL RUMBO MAGNÉTICO	
6	EL ELEMENTO ENCARGADO DE GENERAR LA CORRIENTE ELÉCTRICA EN EL MOTOR DEL ULTRALIVIANO ES:	<b>D</b>	LA BUJÍA	EL PLATINO	LA BOBINA	EL MAGNETO	
7	UNA HÉLICE SUCIA, O CON MELLADURAS PRODUCE:	<b>C</b>	MAYOR EFECTIVIDAD	MENOR RESISTENCIA AL AVANCE	VIBRACIONES	UN AUMENTO DE REVOLUCIONES	
8	EL ALTÍMETRO INDICA:	<b>A</b>	ALTITUD SOBRE EL NIVEL DEL MAR O SOBRE UNA ISÓBARA DE REFERENCIA	VELOCIDAD DE ASCENSO Y DESCENSO	VELOCIDAD RELATIVA	EL RUMBO MAGNÉTICO	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
9	LA VELOCIDAD MÁXIMA QUE NO DEBEMOS EXCEDER POR RAZONES DE SEGURIDAD Y QUE PUEDE PRODUCIR DAÑOS ESTRUCTURALES ES:	<b>D</b>	VHF	VHR	VNO	VNE	
10	LA VELOCIDAD CON QUE UNA AERONAVE SE MUEVE CON RELACIÓN AL AIRE ES:	<b>D</b>	VELOCIDAD MÍNIMA	VELOCIDAD NORMAL (VNO)	VELOCIDAD MÁXIMA (VNE)	VELOCIDAD RELATIVA	
11	¿QUÉ INSTRUMENTO BASA SU MEDICIÓN EN LA DIFERENCIA DE PRESIONES DINÁMICA Y ESTÁTICA?	<b>C</b>	VARIÓMETRO	ALTÍMETRO	ANEMÓMETRO	BRÚJULA	
12	EL VARIÓMETRO INDICA:	<b>B</b>	ALTITUD SOBRE EL MAR	VELOCIDAD DE ASCENSO Y DESCENSO	VELOCIDAD RELATIVA	EL RUMBO MAGNÉTICO	
13	¿QUÉ INSTRUMENTO TIENE UNA TOMA DINÁMICA DEL AIRE A TRAVÉS DEL "TUBO PITOT"?	<b>B</b>	VARIÓMETRO	ANEMÓMETRO	ALTÍMETRO	NINGUNO DE ELLOS	
14	LOS INSTRUMENTOS BASADOS EN LA MEDICIÓN DE PRESIÓN SON:	<b>B</b>	ANEMÓMETRO, ALTÍMETRO Y GIRO DIRECCIONAL	ANEMÓMETRO, ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO	ALTÍMETRO, VARIÓMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL	ANEMÓMETRO, VARIÓMETRO Y BRÚJULA	
15	¿POR QUÉ SE DEBEN LLENAR LOS DEPÓSITOS DE COMBUSTIBLE DESPUÉS DEL ÚLTIMO VUELO?	<b>B</b>	ASÍ ELIMINAMOS LA EVAPORACIÓN DEL COMBUSTIBLE	SE PREVIENE LA CONDENSACIÓN DE AGUA, ELIMINANDO ESPACIOS VACÍOS EN LOS DEPOSITOS.	EVITAMOS LA CONDENSACIÓN DE COMBUSTIBLE, QUEDANDO EL AGUA FLOTANDO.	SE PREVIENE LA EXPANSIÓN DEL COMBUSTIBLE, ASÍ COMO LA ENTRADA DE IMPUREZAS DEL ACEITE.	
16	EL TREN DE ATERRIZAJE CONSTITUIDO POR LAS RUEDAS PRINCIPALES Y UNA RUEDA DE COLA O PATÍN, SE DENOMINA:	<b>A</b>	TREN CONVENCIONAL	TREN DE BICICLETA	TREN TRICICLO	TREN RETRÁCTIL	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
17	SI EL NORTE MAGNÉTICO ESTÁ A LA IZQUIERDA DEL GEOGRÁFICO, TENDREMOS VARIACIÓN O DECLINACIÓN:	<b>D</b>	NORTE	SUR	ESTE	OESTE	
18	LA VELOCIDAD MÁS BAJA ALCANZABLE POR UNA AERONAVE SIN ENTRAR EN PÉRDIDA, FUERA DEL "EFECTO SUELO", ES:	<b>A</b>	VELOCIDAD MÍNIMA DE VUELO.	VELOCIDAD NORMAL (VNO).	VELOCIDAD MÁXIMA (VNE)	VELOCIDAD DE PÉRDIDA	
19	SI EL NORTE MAGNÉTICO ESTÁ A LA DERECHA DEL GEOGRÁFICO TENDREMOS VARIACIÓN O DECLINACIÓN:	<b>C</b>	NORTE	SUR	ESTE	OESTE	
20	LA PARTE DE LA ESTRUCTURA DEL ULTRALIGERO QUE ALOJA AL PILOTO, SE DENOMINA:	<b>D</b>	EMPENAJE	TREN DE ATERRIZAJE	BANCADA	FUSELAJE	
21	LA VELOCIDAD DE VUELO DE UN AVIÓN A LA QUE SE VUELA POR RAZONES DE ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE Y VIDA OPERATIVA DEL MOTOR, ES:	<b>B</b>	VELOCIDAD MÍNIMA.	VELOCIDAD NORMAL O DE CRUCERO (VNO).	VELOCIDAD MÁXIMA (VNE)	VELOCIDAD DE PÉRDIDA	
22	EL ELEMENTO AERODINÁMICO UTILIZADO PARA PROPORCIONAR LA TRACCIÓN NECESARIA PARA QUE EL ULTRALIGERO SE MUEVA, ES:	<b>C</b>	EL PATÍN DE COLA	EL TREN PRINCIPAL.	LA HÉLICE	EL MOTOR.	
23	¿QUÉ INSTRUMENTO BASA SU MEDICIÓN EN LA DIFERENCIA DE LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA EXTERIOR Y LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA ESTÁNDAR?	<b>A</b>	ALTÍMETRO.	VARIÓMETRO	ANEMÓMETRO	NINGUNO DE ELLOS.	
24	¿ES ACONSEJABLE HACER MOVIMIENTOS RÁPIDOS DEL MANDO DE GASES EN MOTORES CALIENTES?	<b>C</b>	SÍ, PUES AUMENTAMOS MÁS RÁPIDAMENTE LA VELOCIDAD	SÍ, PARA DAR UNA MEJOR MEZCLA.	NO, PUES PODEMOS PRODUCIR DETONACIONES	SÍ, PARA DAR UNA MEJOR MEZCLA.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
25	EL PASO DE UNA HÉLICE ES LA DISTANCIA QUE LA HÉLICE SE DESPLAZA HACIA ADELANTE:	<b>B</b>	CUANDO EMPUJA AL AVIÓN APARCADO.	EN CADA REVOLUCIÓN	EN UN METRO RECORRIDO HORIZONTALMENTE	A PLENA POTENCIA	
26	SIEMPRE QUE EFECTUEMOS UN VUELO EN ULTRALIGERO, PARA HALLAR EL RUMBO MAGNÉTICO, DEBEMOS... LA DECLINACIÓN AL RUMBO GEOGRÁFICO.	<b>B</b>	RESTAR	SUMAR	MULTIPLICAR	DIVIDIR	
27	SI TENEMOS TAPADA LA TOMA ESTÁTICA DE LOS INSTRUMENTOS, EL INSTRUMENTO QUE NOS DARÁ MARCACIONES ERRÓNEAS, ES:	<b>D</b>	VARIÓMETRO.	ALTÍMETRO	ANEMÓMETRO.	LOS TRES DARÁN MARCACIONES ERRÓNEAS.	
28	EN QUE PARTE DEL MOTOR DE DOS TIEMPOS, TIENE LA TOMA DE DEPRESIÓN LA BOMBA DE GASOLINA PARA SU FUNCIONAMIENTO:	<b>D</b>	EN EL CARBURADOR	EN EL CILINDRO.	EN LA CULATA.	EN EL CÁRTER	
29	SI EL COMBUSTIBLE USADO EN UN AVIÓN ES DE MENOR OCTANAJE QUE EL RECOMENDADO POR EL FABRICANTE DEL MOTOR, ESTO PRODUCIRÁ:	<b>B</b>	AUMENTO DE POTENCIA	DETONACIONES	BAJA TEMPERATURA EN LOS CILINDROS	MEJOR MEZCLA AIRE-COMBUSTIBLE, AUMENTANDO LAS REVOLUCIONES	
30	LA BRÚJULA INDICA:	<b>B</b>	ALTITUD SOBRE EL MAR.	RUMBO DE COMPÁS	RUMBO GEOGRÁFICO	VELOCIDAD RELATIVA	
31	EL ERROR DE INDICACIÓN DE UNA BRÚJULA MAGNÉTICA DEBIDO A POSIBLES CAMPOS MAGNÉTICOS CERCANOS A ELLA, ES:	<b>B</b>	LA DERIVA MAGNÉTICA	LA DESVIACIÓN	LA VARIACIÓN	LA DECLINACIÓN	
32	LA REFRIGERACIÓN EN LOS MOTORES DE LOS ULTRALIVIANOS ES DEL TIPO:	<b>C</b>	REFRIGERACIÓN POR AIRE	REFRIGERACIÓN POR AGUA	REFRIGERACIÓN POR AIRE Y POR AGUA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
33	LA ESTRUCTURA SOBRE LA QUE DESCANSA EL AVIÓN MIENTRAS SE ENCUENTRA EN TIERRA, SE DENOMINA:	<b>D</b>	BANCADA	EMPENAJE DE COLA	FUSELAJE	TREN DE ATERRIZAJE	
34	POR MEDIO DEL TUBO PITOT SE OBTIENE LA PRESIÓN DINÁMICA DEL VARIÓMETRO	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO	SI Y NO	TAL VEZ	
35	EN LA INSPECCIÓN PRE-VUELO SE PUEDE OBVIAR REMOVER LA COBERTURA DEL TUBO PITOT Y QUITARLA EN VUELO PARA AHORRAR TIEMPO	<b>D</b>	SIEMPRE	A VECES	A JUICIO DEL PILOTO	NUNCA	TODAS LAS ANTERIORES
36	LA VNE ES LA VELOCIDAD A LA CUAL LA AERONAVE ENTRARÁ EN PÉRDIDA A BAJA VELOCIDAD	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO	NO EN TODOS LOS CASOS	SI, EN TODOS LOS CASOS	
37	LA VELOCIDAD A LA CUAL LA AERONAVE PODRÍA SUFRIR DAÑOS ESTRUCTURALES ES	<b>C</b>	LA VFE	LA VSO	LA VNE O POR ENCIMA DE ELLA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
38	EL ANEMÓMETRO NECESITA PARA SU FUNCIONAMIENTO	<b>E</b>	PRESIÓN ESTÁTICA SOLAMENTE	PRESIÓN DINÁMICA SOLAMENTE	PRESIÓN ESTÁTICA	PRESIÓN DINÁMICA	C Y D SON CORRECTAS
39	EL VARIÓMETRO NECESITA DEL TUBO PITOT PARA SU FUNCIONAMIENTO	<b>B</b>	SI	NO	SI Y NO	A VECES SI, Y AVECES NO	NINGUNA ES CORRECTA
40	UNA MEZCLA POBRE ES AQUELLA QUE	<b>D</b>	TIENE MENOR CANTIDAD DE AGUA QUE DE COMBUSTIBLE	TIENE MAYOR CANTIDAD DE AGUA QUE DE COMBUSTIBLE	TIENE MENOR CANTIDAD DE AIRE QUE DE COMBUSTIBLE	TIENE MAYOR CANTIDAD DE AIRE QUE DE COMBUSTIBLE	NINGUNA ES CORRECTA
41	CON ALTA POTENCIA, MEZCLA POBRE, BAJA VELOCIDAD, ALTA TEMPERATURA, BAJO OCTANAJE, ALTA PRESIÓN DEL AIRE, SE PUEDE DAR:	<b>C</b>	UN AUMENTO DE LA AUTONOMÍA	UN ASCENSO SEGURO	UNA DETONACIÓN EN EL MOTOR	NO PASA NADA	NINGUNA ES CORRECTA



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
42	USAR UN COMBUSTIBLE DE MAYOR OCTANAJE AL RECOMENDADO POR EL FABRICANTE AUMENTA LA POSIBILIDAD DE DETONACIÓN	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO	SIEMPRE	A VECES	NINGUNA ES CORRECTA
43	AL TREN DE ATERRIZAJE QUE TIENE UNA RUEDA EN LA PARTE FRONTAL DEL FUSELAJE (CERCA DEL MORRO O NARIZ) SE LE DENOMINA:	<b>C</b>	PATÍN DE COLA	CONVENCIONAL	TRICICLO	BICICLETA	PATINETA
44	UNA HÉLICE SUCIA, O CON MELLADURAS PRODUCE VIBRACIONES	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
45	REFRIGERACIÓN POR AIRE Y POR AGUA ES UNA CARACTERÍSTICA DE LOS:	<b>B</b>	HELICÓPTEROS	ULTRALIVIANOS	CARROS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
46	EL RUMBO MAGNETICO NOS LO DA:	<b>A</b>	LA BRÚJULA	EL ALTÍMETRO	VARIÓMETRO	TACÓMETRO	
47	LA TOMA ESTÁTICA LE DAN INDICACIONES A LOS INSTRUMENTOS:	<b>D</b>	VARIÓMETRO	ALTÍMETRO	VELOCÍMETRO	TODAS SON CORRECTAS	
48	LA VELOCIDAD CON QUE UNA AERONAVE SE MUEVE CON RELACIÓN CON EL SUELO ES:	<b>C</b>	VELOCIDAD DE SOTAVENTO	VELOCIDAD DEL VIENTO	VELOCIDAD SOBRE TIERRA (GS)	VELOCIDAD RELATIVA	
49	EL SISTEMA DE SUCCIÓN O VACIO LE DA INDICACIONES A LOS SIGUIENTES INSTRUMENTOS:	<b>A</b>	HORIZONTE ARTIFICIAL Y GIRO DIRECCIONAL	VARIÓMETRO, ALTÍMETRO Y VELOCÍMETRO	INDICADOR DE CURSO, DE DESVIACIÓN, TO/ FROM	INDICADOR DE COMBUSTIBLE DERECHO E IZQUIERDO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
50	¿EL ELEMENTO ENCARGADO DE GENERAR LA CORRIENTE ELÉCTRICA EN EL MOTOR DEL ULTRALIVIANO SON LOS MAGNETOS?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
51	EL TREN CONVENCIONAL	<b>D</b>	SOLO EL TREN PRINCIPAL	SOLO EL TREN DE NARIZ	SOLO EL PATÍN DE COLA	ES TREN DE ATERRIZAJE CONSTITUIDO POR LAS RUEDAS PRINCIPALES Y UNA RUEDA DE COLA O PATÍN	
52	¿SI TENEMOS TAPADA LA TOMA ESTÁTICA DE LOS INSTRUMENTOS SOLAMENTE PERDEREMOS EL VARIÓMETRO?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
53	¿SI TENEMOS EL TUBO PITOT TAPADO PODEMOS REALIZAR UN VUELO DE FORMA SEGURA?	<b>A</b>	SI	NO	SI Y NO	TAL VEZ	



## LEGISLACIÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	LAS REGLAS DE VUELO, DESCRITAS EN EL REGLAMENTO DE VUELO DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, SON:	<b>E</b>	VFR, IMC, GFR	GFR, VMC, IFR	IFR, GFR, VFR	VFR, IFR, VMF	VFR, IFR
2	SI UNA AERONAVE EXTRANJERA ESTÁ VOLANDO SOBRE TERRITORIO VENEZOLANO ,Y ES OBJETO DE UNA INFRACCIÓN; ESTE ACTO SERÁ JURISDICCIÓN DE:	<b>C</b>	LAS LEYES DEL PAÍS A DÓNDE SE DIRIGE	LAS LEYES DEL PAÍS CUYA MATRÍCULA PERTENECE	EL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO	TODAS LAS ANTERIORES	
3	EN VENEZUELA, LA ÚNICA AUTORIDAD AERONÁUTICA COMPETENTE PARA SUSPENDER LAS LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO, ES:	<b>D</b>	EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA	LA DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIONES	LA DIRECCIÓN DEL INSTITUTO AUTÓNOMO MAIQUETÍA	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	
4	EN VENEZUELA, EL GRADO DE COMANDANTE DE AERONAVE O PILOTO AL MANDO, ES OTORGADO POR:	<b>C</b>	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA	LA PERSONA EXPLOTADORA DE LA AERONAVE	LA DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD	
5	LOS AERÓDROMOS CIVILES, PUEDEN SER:	<b>B</b>	DE SERVICIO INTERNO ,Y EXTERNO	DE SERVICIO PÚBLICO, O PRIVADO	DE SERVICIO REGULAR ,Y NO REGULAR	DE TRANSPORTE NACIONAL, E INTERNACIONAL	
6	LAS AERONAVES CIVILES EN CASO DE GUERRA INTERNACIONAL, ¿PUEDEN SER UTILIZADAS PARA SERVICIOS EVENTUALES POR EL EJECUTIVO NACIONAL?	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
7	¿CUÁL ES LAS DIFERENCIA, ENTRE UN AERÓDROMO Y UN AEROPUERTO?	<b>B</b>	EL AERÓDROMO ES NACIONAL ,Y EL AEROPUERTO ES INTERNACIONAL	EL TIPO DE SERVICIO QUE SE PRESTA AL PÚBLICO	EL AERÓDROMO PUEDE SER EN TIERRA O AGUA	NO HAY DIFERENCIA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
8	LOS HECHOS PUNIBLES QUE OCURRAN EN VUELO, ABORDO DE AERONAVES VENEZOLANAS FUERA DEL TERRITORIO NACIONAL, CORRESPONDEN:	<b>B</b>	A LAS AUTORIDADES DEL PAÍS DONDE SE ENCUENTRE LA AERONAVE.	AL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO	SOLAMENTE HABRÁ RESPONSABILIDAD PARA LA TRIPULACIÓN	SOLAMENTE SERÁN PENADO EN VENEZUELA, SI ATENTA CONTRA LA SEGURIDAD DEL ESTADO.	
9	DE ACUERDO A LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, TODA AERONAVE QUE VUELE SOBRE EL TERRITORIO VENEZOLANO LOS PASAJEROS Y LA TRIPULACIÓN, ESTARÁN SOMETIDOS A:	<b>A</b>	EL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO	A LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS VENEZOLANAS	A LAS AUTORIDADES DEL PAÍS A CUYA MATRÍCULA PERTENECE LA AERONAVE	A LAS LEYES DE LA AVIACIÓN CIVIL GENERAL CRITERIO O.A.C.I.	
10	¿QUIÉN PODRÁ AUTORIZAR EN CASO ESPECIAL, EL TRANSPORTE DE ESTUPEFACIENTES, SIEMPRE QUE SE ADMINISTREN BAJO CONTROL FACULTATIVO:	<b>A</b>	EL JEFE DE AEROPUERTO	EL JEFE DE SERVICIOS DE CONTROL DE TRANSPORTE AÉREO	LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA REGIONAL	
11	AL CONCLUIR EL TÉRMINO DE VALIDEZ DE UN CERTIFICADO MÉDICO, EL TITULAR:	<b>D</b>	PUEDE CONTINUAR SU PROFESIÓN, CON PERMISO DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DEL AEROPUERTO	PUEDE CONTINUAR SU PROFESIÓN, PREVIA AUTORIZACIÓN DEL JEFE DE AEROPUERTO	TIENE 30 DÍAS PARA ACTUALIZAR SU LICENCIA	QUEDA INVALIDADO PARA EJERCER LAS ATRIBUCIONES DE SU LICENCIA	
12	NINGUNA AERONAVE PODRÁ VOLAR, SOBRE ÁREAS DONDE EXISTAN RESTRICCIONES DE VUELO, CUYOS DETALLES SE HAYAN PUBLICADO DEBIDAMENTE BAJO :	<b>C</b>	CONDICIONES DE VUELO INSTRUMENTAL	CONDICIONES DE VUELO VISUAL	CONDICIÓN DE RESTRICCIÓN O PERMISO	A LA AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD DEL PILOTO	
13	LA BITÁCORA DEL AVIÓN, ES DE PERMANENCIA OBLIGATORIA DENTRO DE LA AERONAVE.	<b>B</b>	FALSO.	CIERTO.			
14	LOS AERÓDROMOS CIVILES, POR RAZONES DE SU PROPIEDAD U ORIGEN DE EXPLOTACIÓN, SE CLASIFICAN EN:	<b>D</b>	OFICIALES Y PRIVADOS	OFICIALES Y MILITARES	MILITARES Y CIVILES	PÚBLICOS Y PRIVADOS	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
15	TODA AERONAVE, DEBE ESTAR INSCRITA EN:	<b>A</b>	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA	EL LIBRO DENOMINADO REGISTRO AÉREO DE VENEZUELA, EN LAS NOTARIAS PÚBLICAS DEL ÁREA CORRESPONDIENTE		
16	EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNO, ESTÁ RESERVADO A:	<b>B</b>	AERONAVES MATRICULADAS "P" Y, "CP"	AERONAVES MATRICULADAS "C" ,PERTENECIENTE A COMPAÑÍAS AÉREAS NACIONALES	AERONAVES IDENTIFICADAS "YV", SIN IMPORTAR SU CLASIFICACIÓN		
17	LAS 5 LIBERTADES DEL AIRE, ESTÁN ENMARCADAS DENTRO DEL CONVENIO DE MONTREAL.	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
18	UN PILOTO COMERCIAL, PUEDE TRIPULAR UNA AERONAVE CON CERTIFICADO DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA: YV-323 P.	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
19	LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL VENEZOLANA, ESTABLECE LAS SANCIONES APLICABLES A LAS PERSONAS QUE COMETEN DELITOS DENTRO DE LAS AERONAVES.	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
20	LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, ES UNA LEY ORGÁNICA.	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
21	SEGÚN EL CONVENIO DE MONTREAL, LOS PASAJEROS TIENEN LA FACULTAD DE TOMAR MEDIDAS PARA QUE NO SE COMETAN DELITOS ABORDO DE LAS AERONAVES EN VUELO	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
22	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL, FORMA PARTE INTEGRANTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
23	LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL Y EL CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, REGULAN ASPECTOS DISTINTOS.	<b>B</b>	CIERTO.	FALSO.			
24	UN PILOTO PRIVADO, PUEDE TRIPULAR UNA AERONAVE CON CERTIFICADO DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA: YV-3233 C P.	<b>B</b>	CIERTO.	FALSO.			
25	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL, FORMA PARTE DEL PODER LEGISLATIVO.	<b>B</b>	CIERTO.	FALSO.			
26	EL CONVENIO DE CHICAGO, SE LE APLICA A LAS AERONAVES MILITARES.	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
27	EL CONVENIO DE TOKIO, "NO" SE LE APLICA A AERONAVES DE USO POLICIAL	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
28	LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), FUE CREADA POR EL CONVENIO DE CHICAGO.	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
29	LAS INSPECCIONES O SERVICIOS DE 100 HORAS, SON DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO PARA LAS AERONAVES REGISTRADAS EN VENEZUELA.	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
30	EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL, FORMA PARTE DEL PODER LEGISLATIVO.	<b>B</b>	CIERTO.	FALSO.			
31	NINGUNA AERONAVE EXTRANJERA, DEBE ESTAR INSCRITA EN EL REGISTRO AÉREO DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
32	PARA QUE UN CONVENIO INTERNACIONAL, SEA DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO EN VENEZUELA, ESTE DEBE TENER EL CARÁCTER DE LEY EXTRANJERA.	<b>B</b>	CIERTO.	FALSO.			
33	EL ESPACIO AÉREO DE VENEZUELA, FINALIZA A UNA ALTITUD DE 20.000 PIES MSL.	<b>B</b>	CIERTO.	FALSO.			
34	LAS AERONAVES, MOTORES ,Y ACCESORIOS QUE SE CONSTRUYAN O MODIFIQUEN, NO PODRÁN SER PUESTOS EN SERVICIOS SIN LA APROBACIÓN DE:	<b>D</b>	EL EXPLOTADOR	EL FABRICANTE	EL TALLER AUTORIZADO	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	
35	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA, ESTÁ FACULTADA PARA DETENER A TODA AERONAVE QUE INFRINJA LAS DISPOSICIONES SOBRE SEGURIDAD.	<b>A</b>	CIERTO.	FALSO.			
36	TODA AERONAVE DESTINADA A UN SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, ESTARÁ BAJO EL MANDO DE UN PILOTO DESIGNADO POR:	<b>B</b>	LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL.	LA PERSONA EXPLOTADORA.	EL SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO.	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.	
37	PARA ACTUAR COMO PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO VENEZOLANO, SE REQUIERE:	<b>C</b>	SER GRADUADO DE UNA ESCUELA DE AVIACIÓN CIVIL	HABER APROBADO UN CURSO EN UNA LÍNEA AÉREA	SER TITULAR DE LA LICENCIA Y HABILITACIÓN CORRESPONDIENTE	SER GRADUADO DE UNA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
38	¿CUANDO SE TERMINA LA RESPONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO?	<b>B</b>	CUANDO TRANSFIERE EL MANDO AL COPILOTO	AL FINALIZAR EL VUELO	AL PONER EL AVIÓN EN TIERRA	CUANDO EN VUELO, SALE DEL TERRITORIO NACIONAL.	
39	LAS AERONAVES, TIENEN LA NACIONALIDAD DEL ESTADO EN QUE ESTÁN MATRICULADAS; Y PODRÁN:	<b>C</b>	VOLAR TEMPORALMENTE SIN MATRÍCULA.	TENER MATRÍCULA VENEZOLANA Y DE OTRO PAÍS AL MISMO TIEMPO	TENER UNA SOLA MATRÍCULA	TENER DOS MATRÍCULAS VENEZOLANAS	
40	NINGUNA AERONAVE CIVIL, PUEDE REALIZAR VUELOS, SIN:	<b>A</b>	EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	AUTORIZACIÓN DEL PROPIETARIO	AUTORIZACIÓN DEL EXPLOTADOR	EL PERMISO DEL TALLER AUTORIZADO.	
41	LOS HIDRO-AVIONES Y AERONAVES ANFIBIAS, MIENTRAS DESCANSEN O DESLICEN SOBRE EL AGUA O SEAN REMOLCADOS, DEBERÁN CUMPLIR CÓN:	<b>B</b>	SOLO CON LAS DISPOSICIONES DE TRÁNSITO AÉREO	LAS LEYES Y REGLAMENTOS DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	LAS DISPOSICIONES DEL PROPIETARIO O EXPLOTADOR	SOLO CON EL REGLAMENTO DEL AIRE.	
42	¿QUIÉN PUEDE SUSPENDER TOTAL O PARCIALMENTE, LAS ACTIVIDADES AÉREAS EN LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA?	<b>D</b>	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	LA O.A.C.I.	LA F.A.A.	EL EJECUTIVO NACIONAL	
43	¿QUIÉN FIJA LAS ZONAS DE VUELO, PROHIBIDAS AL TRÁNSITO DE LA AVIACIÓN CIVIL ?	<b>C</b>	LAS JEFATURAS DE AEROPUERTOS	LA OACI	EL EJECUTIVO NACIONAL	EL MINISTERIO DE LA DEFENSA	
44	EL USO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, METEOROLÓGICOS, TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS ,Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN AÉREA, SON PARA :	<b>D</b>	AERONAVES CIVILES SOLAMENTE	AERONAVES MILITARES SOLAMENTE	AERONAVES COMERCIALES SOLAMENTE	TODAS LAS AERONAVES	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
45	EL PERSONAL MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA:	<b>C</b>	ES AUTÓNOMO E INDEPENDIENTE DE LA AUTORIDAD DEL CAPITÁN	ES DEPENDIENTE ÚNICAMENTE DEL JEFE DE CABINA	ES DEPENDIENTE Y SUBORDINADO A LA AUTORIDAD DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE	ESTÁ SUBORDINADO A LA AUTORIDAD DEL CAPITÁN	
46	EL PERSONAL AERONÁUTICO, DEBERÁ RENOVAR SU LICENCIA:	<b>B</b>	A SU VENCIMIENTO	30 DÍAS ANTES DE SU VENCIMIENTO	10 DÍAS ANTES DE SU VENCIMIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
47	LA OFICINA, QUE EJERCE EL CONTROL DE LA MATRICULACIÓN DE LAS AERONAVES EN NUESTRO PAÍS, SE LLAMA:	<b>B</b>	OFICINA DE ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DE MATRÍCULA	REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL	CONTROL DE LA SOLVENCIA DE DERECHO AERONÁUTICO	OFICINA DE ADMINISTRACIÓN DE LA AERONÁUTICA CIVIL	
48	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES CONVENIOS, HABLA DE LAS LIBERTADES DEL AIRE?	<b>C</b>	EL CONVENCIÓN RELATIVO A LA AVIACIÓN CIVIL	EL ACUERDO INTERNO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	EL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	EL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN O CIERTAS REGLAS	
49	LAS AERONAVES VENEZOLANAS, PODRÁN POSEER:	<b>B</b>	MÁS DE UNA NACIONALIDAD	SOLO UNA NACIONALIDAD	DEPENDIENDO DE LOS CONVENIOS BILATERALES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
50	EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, SE CLASIFICA EN:	<b>C</b>	VENEZOLANO NO REGULAR	VENEZOLANO REGULAR	VENEZOLANO Y EXTRANJERO, REGULAR Y NO REGULAR	VENEZOLANO Y EXTRANJERO REGULAR COMERCIAL	
51	EL ESPACIO AÉREO SITUADO SOBRE EL TERRITORIO VENEZOLANO, ESTÁ SUJETO A LA :	<b>B</b>	AUTORIDAD AERONÁUTICA	SOBERANÍA NACIONAL	CONSTITUCIÓN DEL PAÍS	GOBERNACIÓN DEL ESTADO SOBREVOLADO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
52	TODA AERONAVE DESTINADA A UN SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, ESTARÁ BAJO LA RESPONSABILIDAD DE:	<b>B</b>	LA TRIPULACIÓN DE VUELO, DESIGNADA POR EL PROPIETARIO O DUEÑO DE LA EMPRESA	UN PILOTO AL MANDO, DESIGNADO POR LA PERSONA EXPLOTADORA.	EL SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO VENEZOLANO.	EL PROPIETARIO O DUEÑO DE LA EMPRESA	
53	LA HABILITACIÓN COMO PILOTO DE AVIONES MULTIMOTORES TERRESTRES, ES UNA:	<b>A</b>	HABILITACIÓN DE CLASE	HABILITACIÓN DE CATEGORÍA	HABILITACIÓN DE TIPO	NINGUNA DE LAS TRES	
54	¿PODRÁ LA AUTORIDAD AERONÁUTICA, OTORGAR UNA AUTORIZACIÓN ESPECIAL SUSTITUTIVA DE LA HABILITACIÓN CORRESPONDIENTE, EN CIERTOS CASOS?	<b>B</b>	FALSO	CIERTO			
55	¿PODRÁ UN ALUMNO PILOTO, VOLAR SOLO EN UN VUELO INTERNACIONAL?	<b>B</b>	CIERTO.	FALSO.			
56	PARA OBTENER LA LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA, SE REQUIERE:	<b>B</b>	MÍNIMO VEINTIÚN AÑOS CUMPLIDOS Y 200 HORAS COMO PILOTO AL MANDO	MÍNIMO VEINTIÚN AÑOS, 1500 HORAS DE VUELO EN TOTAL, DE LAS CUALES 250 HORAS COMO PILOTO AL MANDO	MÍNIMO 18 AÑOS, 1000 HRS DE VUELO, DE LAS CUALES 200 P.I.C.	TODAS SON CORRECTAS	
57	LAS AERONAVES MATRICULADAS YV-P ,SON UTILIZADAS PARA ACTIVIDADES:	<b>B</b>	DE TRANSPORTE DE PASAJEROS REMUNERADOS	DE TRANSPORTE PRIVADO NACIONAL E INTERNACIONAL	DE TRANSPORTE PERSONAL DE SEGURIDAD POLICIAL	DE TRANSPORTE PERSONAL MILITAR ADMINISTRATIVO	
58	LA TRIPULACIÓN MÍNIMA PARA UN VUELO IFR, ES DE:	<b>A</b>	DOS PILOTOS	TRES PILOTOS	UN PILOTO	DEPENDE DE LA CONFIGURACIÓN DE LA AERONAVE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
59	SE DEFINE COMO TRANSPORTE AÉREO REGULAR:	<b>B</b>	LOS VUELOS EFECTUADOS DIARIAMENTE, A CUALQUIER AEROPUERTO	LOS VUELOS ENTRE DOS O MÁS PUNTOS EN UNA MISMA RUTA, AJUSTADOS A UN HORARIO PUBLICADO	LOS VUELOS FRECUENTES DESTINADOS A UN AEROPUERTO EN PARTICULAR	LOS VUELOS EFECTUADOS POR AVIONES PERTENECIENTES A UNA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN	
60	UNA AERONAVE CIVIL DE MATRÍCULA EXTRANJERA, PUEDE SER OPERADA POR UN OPERADOR DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, SI POSEE:	<b>C</b>	UN PERMISO DE LA JEFATURA DE AEROPUERTO	UNA AUTORIZACIÓN DE LA TORRE DE CONTROL	UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD CONVALIDADO	UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DEL PAÍS DE MATRÍCULA	
61	ESPACIO AÉREO CONTROLADO, QUE SE EXTIENDE HACIA ARRIBA DESDE UN LÍMITE ESPECIFICADO SOBRE EL TERRENO, ES:	<b>C</b>	ÁREA DE CONTROL TERMINAL	CENTRO DE CONTROL DE ÁREA	ÁREA DE CONTROL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
62	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA EN VENEZUELA, ESTÁ EJERCIDA POR:	<b>B</b>	LA DIRECCIÓN DEL CIAC MIGUEL RODRÍGUEZ	EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	EL MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA		
63	EL PUNTO HASTA EL CUAL SE CONCEDE A UNA AERONAVE, UNA AUTORIZACIÓN DEL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO; ES LA DEFINICIÓN DE:	<b>B</b>	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO	LÍMITE DE AUTORIZACIÓN	E.T.D.		
64	ÁREA DE CONTROL O PARTE DE ELLA, DISPUESTA EN FORMA DE CORREDOR.	<b>A</b>	AEROVÍA	ÁREA DE CONTROL	ESPACIO AÉREO CONTROLADO	CORREDOR AÉREO	
65	NINGUNA PERSONA PUEDE OPERAR UNA AERONAVE CIVIL, A MENOS QUE ESTA SE ENCUENTRE EN CONDICIONES DE AERONAVEGABILIDAD, ¿DIGA QUIÉN ES EL RESPONSABLE DE AUTORIZAR EL VUELO EN CASO CONTRARIO?	<b>D</b>	UN MECÁNICO DE VUELO LICENCIADO	UN INSPECTOR DE MANTENIMIENTO	EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
66	CUANDO UN PLAN DE VUELO INTERNACIONAL REQUIERA SERVICIO DEL ATC, ESTE DEBERÁ PRESENTARSE:	<b>B</b>	30' ANTES DE LA SALIDA	60' ANTES DE LA SALIDA	AL COMUNICARSE CON EL CONTROL DE SUPERFICIE	30' DESPUES DE RECIBIR EL PLAN DE VUELO	
67	UN PLAN DE VUELO, EXPIRA:	<b>B</b>	DOS HORAS DESPUÉS DE LA LLEGADA	UNA HORA DESPUÉS DE LA HORA PROPUESTA DE SALIDA	CUANDO ASI LO DETERMINE EL PILOTO	CUANDO ASI LO DETERMINE EL JEFE DE AEROPUERTO	
68	UNA AERONAVE QUE SE APROXIMA A OTRA POR DENTRO, FORMANDO UN ÁNGULO DE 70° CON EL PLANO DE SIMETRÍA DE LA PRECEDENTE, SE DENOMINA:	<b>B</b>	AERONAVE DE ESCOLTA	AERONAVE QUE ALCANZA	AERONAVE LEADER	NINGUNA ES CORRECTA	
69	SE NOTIFICA AL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, CUANDO LA HORA PREVISTA DE LLEGADA AL PRÓXIMO PUNTO DE NOTIFICACIÓN EXCEDA:	<b>C</b>	EN MÁS DE 30 MINUTOS	NO ES OBLIGATORIO INFORMAR	3 MINUTOS DE VUELO	MAYOR DE 10 MINUTOS	
70	EN VUELO IFR, ¿CUÁL ES LA ALTURA MÍNIMA, Y LA DISTANCIA A VOLAR SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN ÁREAS MONTAÑOSAS?	<b>B</b>	1000' DE ALTURA Y 10 MILLAS DE DISTANCIA	2000' SOBRE EL OBSTÁCULO ,Y 4 MILLAS NÁUTICAS	1000' PIES DE ALTURA ,Y 4 MILLAS	NINGUNA ES CORRECTA	
71	¿QUIÉN ES EL RESPONSABLE SOLIDARIO, POR MUERTE, LESIONES, O CUALQUIER OTRO DAÑO CAUSADO AL PASAJERO?	<b>B</b>	EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE	LA PERSONA EXPLOTADORA DE UNA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO	EL EJECUTIVO NACIONAL	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	
72	QUIEN ES LA ENTIDAD QUE RIGE LA AERONÁUTICA CIVIL EN VENEZUELA	<b>B</b>	MINISTERIO DE DEFENSA	INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL	EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA		



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
73	PARA REALIZAR VUELOS A NIVEL NACIONAL DEBES CONTAR CON UNA LICENCIA Y CERTIFICADO MEDICO	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
74	LAS CINCO LIBERTADES DEL AIRE ESTÁN ENMARCADAS EN EL CONVENIO DE:	<b>B</b>	TOKIO	MONTREAL	CHICAGO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES ES CORRECTA	
75	EL TRANSPORTE DE ESTUPEFACIENTES ES LEGAL SIN PERMISO DE LA ENTIDAD AERONÁUTICA	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
76	LA LEY AERONÁUTICA ES UNA LEY :	<b>A</b>	LEY ORGÁNICA	LEY ORDINARIA	LEY LEGISLATIVA		
77	UN AERÓDROMO ES LO MISMO QUE UN AEROPUERTO	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
78	EL CONVENIO DE TOKIO APLICA PARA USO POLICIAL	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
79	LOS AERÓDROMOS PUEDEN SER DE SERVICIO PUBLICO O PRIVADO	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
80	UN PILOTO PUEDE CONTINUAR SUS ACTIVIDADES TENIENDO EL CERTIFICADO MEDICO VENCIDO	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
81	UN AEROPUERTO ES AQUEL QUE DISPONE DE:	<b>C</b>	SERVICIOS DE COMIDA	SERVICIOS DE ENTRETENIMIENTO	SERVICIOS DE BOMBEROS , COMBUSTIBLE Y ADUANA, DESPACHO DE VUELO		
82	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEPENDE DE:	<b>A</b>	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN	MINISTERIO DE DEFENSA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
83	PARA OBTENER LA LICENCIA DE PILOTO PRIVADO SE NECESITA TENER MAS DE 100 HORAS	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
84	SE REQUIERE DE DOS PILOTOS PARA LA TRIPULACIÓN MÍNIMA DE VUELO IFR	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
85	DEBERÁ RENOVAR EL PERSONAL AERONÁUTICO LA LICENCIA 30 DÍAS ANTES A SU VENCIMIENTO	<b>B</b>	CIERTO				
86	UN ALUMNO PILOTO PODRÁ, VOLAR SOLO EN UN VUELO INTERNACIONAL	<b>A</b>	FALSO	CIERTO			
87	ES LA AEROVÍA UN ÁREA DE CONTROL	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
88	UN PLAN DE VUELO CONCLUYE	<b>C</b>	30 MINUTOS DESPUÉS DE LA LLEGADA	UNA HORA DESPUÉS DE LA SALIDA	UNA HORA DESPUÉS DE LA HORA PROPUESTA DE SALIDA		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
89	LA PERSONA EXPLOTADORA DE UNA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO ES LA RESPONSABLE POR MUERTE Y LESIONES CAUSADOS AL PASAJERO	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
90	ES DE OBLIGATORIA PERMANENCIA LA BITÁCORA DEL AVIÓN DENTRO DE LA AERONAVE	<b>A</b>	CIERTO	FALSA			
91	AL FINALIZAR EL VUELO TERMINA LA RESPONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
92	LOS HECHOS OCURRIDOS EN AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS QUE VUELEN EN ESPACIO AÉREO VENEZOLANO:	<b>C</b>	QUEDAN SOMETIDOS AL ESTADO DE FABRICACIÓN	QUEDAN SOMETIDOS AL ESTADO AMERICANO	QUEDAN SOMETIDOS AL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO	QUEDAN SOMETIDO A UN CONVENIO	
93	LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL VENEZOLANA VIGENTE TIENE FECHA DE :	<b>A</b>	17 DE MARZO DE 2009	4 DE OCTUBRE DE 1982	15 DE ABRIL DE 2011	26 DE DICIEMBRE DE 2017	
94	EL PRINCIPIO DE UNIFORMIDAD DE LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA CON LA ADECUACIÓN Y AL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS POR LA OACI ESTA DESCRITO EN LA LEY SEGÚN:	<b>B</b>	ARTICULO 1	ARTICULO 5	ARTICULO 20	ARTICULO 2	
95	EL PRINCIPIO DE PRESERVACIÓN DEL AMBIENTE ESTA DESCRITO EN LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL EN:	<b>A</b>	ARTICULO 6	ARTICULO 60	ARTICULO 106	ARTICULO 66	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
96	LA CANCELACIÓN DE LA MATRICULA SE HARÁ POR LOS CASOS:	D	INSCRITA EN OTRO ESTADO	PROPIETARIO DEJA DE REUNIR LOS REQUISITOS QUE EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESTABLECE	LA AERONAVE SE DECLARA EN ABANDONO O PERDIDA	TODAS LAS ANTERIORES	
97	LAS AERONAVES CIVILES, MOTORES, HÉLICES, COMPONENTES, PRODUCTOS Y ACCESORIOS QUE SE FABRIQUEN, MODIFIQUEN O ALTEREN, NO PODRÁN SER PUESTOS EN SERVICIO SIN CUMPLIR CON LOS REQUISITOS EXIGIDOS POR EL ORDENAMIENTO JURÍDICO, PREVIA CERTIFICACIÓN POR PART	A	CIERTO	FALSO			
98	SEGÚN LA LEY QUIENES SON PERSONAL AERONÁUTICO	C	PERSONAL QUE LABORA EN EL INAC	PERSONAL ADMINISTRATIVO	PERSONAL QUE EN VUELO O EN TIERRA DESARROLLAN ACTIVIDADES VINCULADAS AL VUELO, MANTENIMIENTO DE AERONAVES, ATENCIÓN AL PASAJERO Y CARGA Y SEGURIDAD AERONÁUTICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
99	QUIENES PODRÁN PROHIBIR EL DESPEGUE DE UNA AERONAVE O EL EJERCICIO DE CUALQUIER ACTIVIDAD AERONÁUTICA QUE INFRINJA LAS DISPOSICIONES PREVISTAS EN LA LEY:	B	TÉCNICOS EN MANTENIMIENTO	INSPECTORES AERONÁUTICOS	LOS BOMBEROS	LA AVIACIÓN MILITAR	
100	QUIENES CONFORMAN LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA	A	TODAS LAS OPCIONES	TRANSITO AÉREO, METEOROLOGÍA Y TELECOMUNICACIONES E INFORMACIÓN AERONÁUTICA	AYUDAS A LA NAVEGACIÓN, BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO	AQUELLOS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD, REGULARIDAD Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA.	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
101	LA OPERACIÓN DE AERONAVES AL SERVICIO DE SUS PROPIETARIOS O DE TERCEROS, SIN QUE MEDIE UNA CONTRAPRESTACIÓN ECONÓMICA SE DENOMINA:	<b>B</b>	AVIACIÓN MILITAR	AVIACIÓN PRIVADA	AVIACIÓN PUBLICA	AVIACIÓN	
102	TODA COLISIÓN O INTERFERENCIA ENTRE DOS O MAS AERONAVES EN MOVIMIENTO SE CONOCE COMO:	<b>A</b>	ABORDAJE	ESTIBA	MANIOBRA	EXPLOTACIÓN	
103	DESDE EL MOMENTO EN QUE SE APLICA LA FUERZA MOTRIZ PARA DESPEGAR HASTA QUE TERMINA EL RECORRIDO DE ATERRIZAJE	<b>B</b>	AERONAVE EN SERVICIO	AERONAVE EN VUELO	AERONAVE EN TIERRA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
104	CUANDO SE CAUSEN DAÑOS A AERONAVES EN MOVIMIENTO O A PERSONAS O BIENES A BORDO DE LAS MISMAS, POR OTRA AERONAVE EN MOVIMIENTO, SIN QUE EXISTA VERDADERA COLISIÓN SE DENOMINA:	<b>C</b>	SINIESTRO	INTERCEPTACIÓN	INTERFERENCIA	ACEPTACIÓN	
105	LA INTERFERENCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL ES SANCIONADA POR LA LAC SEGÚN:	<b>A</b>	ARTICULO 140	ARTICULO 147	ARTICULO 14	ARTICULO 47	
106	EL PERSONAL AERONÁUTICO DEBERÁ:	<b>C</b>	SER MAYOR DE 40 AÑOS	DEMOSTRAR ESTUDIOS UNIVERSITARIOS	CONTAR CON LAS CERTIFICACIONES Y LICENCIAS, EXPEDIDAS Y VALIDADAS POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	PRESENTAR UN EXAMEN MEDICO	
107	EN EJERCICIO DE SUS FUNCIONES LA AUTORIDAD AERONÁUTICA TENDRÁ ACCESO INMEDIATO A:	<b>A</b>	LUGARES DONDE SE DESARROLLEN ACTIVIDADES AERONÁUTICAS, CONEXAS O DE SOPORTE.	LUGARES ADMINISTRATIVOS	LUGARES MERCANTILES	LUGARES DE SALUD	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
108	LA CLASIFICACIÓN DE LAS AERONAVES SEGÚN LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL ES: AERONAVES CIVILES Y DE ESTADO	A	CIERTO	FALSO			
109	EN VENEZUELA, EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, SE CLASIFICA EN TRANSPORTE AÉREO VENEZOLANO REGULAR Y NO REGULAR, Y EXTRANJERO REGULAR Y NO REGULAR.	A	CIERTO	FALSO			
110	ÁREA DE CONTROL O PARTE DE ELLA, DISPUESTA EN FORMA DE CORREDOR ES UNA AEROVÍA	A	CIERTO	FALSO			



## METEOROLOGÍA DE ULTRALIVIANO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	EN UN SISTEMA DE BAJAS PRESIONES, LA PRESIÓN MÍNIMA :	<b>B</b>	EN EL EXTERIOR	EN EL CENTRO	EN LAS ORILLAS.	EN LA MISMA EN TODA SU EXTENSIÓN.	
2	LA IDENTIFICACIÓN DE UNA ONDA DE MONTAÑA ES POSIBLE	<b>B</b>	POR LA APARICIÓN EN EL BARLOVENTO DE NUBES DE DESARROLLO VERTICAL	POR LA APARICIÓN EN EL SOTAVENTO DE NUBES ROTORAS Y LENTICULARES	POR LA APARICIÓN EN LA CUMBRE DE LA MONTAÑA DE NUBES ROTORAS Y LENTICULARES.	POR LA APARICIÓN EN EL SOTAVENTO DE NUBES CÚMULO - NIMBOS Y LENTICULARES.	
3	UN FRENTE ESTACIONARIO SE CARACTERIZA POR:	<b>D</b>	EL MOVIMIENTO PARALELO DE LAS MASAS DE AIRE	EL MANTENIMIENTO CONSTANTE DE SUS TEMPERATURAS	POSEER UNA ACTIVIDAD NULA.	EL ESTACIONAMIENTO DE LAS MASAS DE AIRE.	
4	LAS LÍNEAS ISOTERMAS SE DEFINEN COMO:	<b>D</b>	LAS LÍNEAS CON UN GRADIENTE DE TEMPERATURA ACUSADO.	LAS LÍNEAS EN LAS QUE EXISTEN DIFERENTES TEMPERATURAS.	LAS LÍNEAS EN LAS QUE EXISTEN DIFERENTES PRESIONES.	LAS LÍNEAS QUE UNEN LOS PUNTOS EN LOS QUE EXISTE LA MISMA TEMPERATURA.	
5	¿EN QUÉ DIRECCIÓN SOPLAN LOS VIENTOS EN UN SISTEMA DE ALTAS PRESIONES?	<b>A</b>	HACIA AFUERA Y EN SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ	HACIA AFUERA Y EN SENTIDO CONTRARIO A LAS AGUJAS DEL RELOJ.	HACIA DENTRO Y EN SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ.	HACIA DENTRO Y EN SENTIDO CONTRARIO A LAS AGUJAS DEL RELOJ.	
6	¿DÓNDE SE FORMA LA BAJA PRESIÓN OROGRÁFICA EN UNA CADENA MONTAÑOSA?	<b>C</b>	EN LA CÚSPIDE CUANDO SOPLA EL VIENTO PERPENDICULAR A LA MISMA	EN EL BARLOVENTO CUANDO SOPLA FUERTE VIENTO.	EN EL SOTAVENTO CUANDO SOPLA EL VIENTO PERPENDICULAR	SE FORMAN ALTAS PRESIONES.	
7	CUANDO UNA MASA DE AIRE FRÍO, DE MAYOR ACTIVIDAD, AVANZA POR DEBAJO DEL AIRE CÁLIDO, PENETRANDO COMO UNA CUÑA Y OBLIGÁNDOLA A ELEVARSE, SE PRODUCE UN FRENTE:	<b>B</b>	CÁLIDO	FRÍO	OCLUIDO	ESTACIONARIO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
8	LAS NUBES QUE SE FORMAN CUANDO DOS MASAS DE AIRE, UNA CALIENTE Y OTRA FRÍA CHOCAN, SE DENOMINAN:	<b>D</b>	OROGRÁFICAS	DE CONVECCIÓN	DE ADVECCIÓN	FRONTALES	
9	LA TEMPERATURA A LA CUAL SE ALCANZA EL PUNTO DE SATURACIÓN DEL VAPOR DE AGUA, SE DENOMINA:	<b>B</b>	PUNTO DE SATURACIÓN	PUNTO DE ROCÍO	PUNTO DE TENSIÓN DE VAPOR	TEMPERATURA DE EBULLICIÓN	
10	LA SUSPENSIÓN DE PARTÍCULAS SÓLIDAS EN EL AIRE, SE DENOMINAN:	<b>A</b>	CALIMA	NEBLINA	NIEBLA	ESCARCHA.	
11	LOS CICLONES Y ANTICICLONES TÉRMICOS SE DESARROLLAN EN FUNCIÓN DE LA:	<b>D</b>	DENSIDAD	PRESIÓN	HUMEDAD	TEMPERATURA	
12	SE DICE QUE EL VIENTO ES CONSTANTE CUANDO:	<b>B</b>	UNAS VECES LLEVA UN SENTIDO Y EL OTRAS Ocasiones OTRO.	SU ACCIÓN ES CONSTANTE Y EN LA MISMA DIRECCIÓN	SON PROPIOS DE UNA REGIÓN DETERMINADA	SU ACCIÓN ES CONSTANTE, PERO PUEDE VARIAR SU DIRECCIÓN.	
13	¿EN QUÉ DIRECCIÓN SOPLAN LOS VIENTOS EN UN CICLÓN?	<b>A</b>	HACIA EL INTERIOR	HACIA EL EXTERIOR	PARALELO A LAS ISOBARAS	EL VIENTO ES NULO	
14	LA ONDA DE MONTAÑA SE PRODUCE CUANDO LA VELOCIDAD DEL VIENTO ES:	<b>C</b>	PERPENDICULAR A LA MISMA Y POR DEBAJO DE 20 NUDOS.	PARALELA A LA MISMA Y POR ENCIMA DE 25 NUDOS.	PERPENDICULAR A LA MISMA Y POR ENCIMA DE 20 NUDOS	PARALELA A LA MISMA Y POR ENCIMA DE 20 NUDOS	
15	¿QUÉ SON LOS NÚCLEOS DE CONDENSACIÓN?	<b>B</b>	ZONAS DONDE EL AIRE ALCANZA EL NIVEL DE CONDENSACIÓN	PARTÍCULAS DE LA ATMÓSFERA EN SUSPENSIÓN, SOBRE LAS CUALES SE FORMAN LAS GOTAS DE AGUA.	ZONAS DONDE SE REALIZA LA FORMACIÓN DE LAS NUBES.	ZONAS DE CONCENTRACIÓN	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
16	EL VIENTO SE VE AFECTADO POR:	<b>D</b>	LA GRAVEDAD TERRESTRE, ROZAMIENTO Y PRESIÓN.	LA GRAVEDAD TERRESTRE, HUMEDAD Y TEMPERATURA.	LA CURVATURA DE LAS ISOBARAS Y ROZAMIENTO.	LA CURVATURA DE LAS ISOBARAS, ROZAMIENTO, GRAVEDAD TERRESTRE Y ROTACIÓN DE LA TIERRA	
17	CUANDO LA DIFERENCIA DE TEMPERATURA DE DOS MASAS DE AIRE ES IGUAL O MAYOR A 5 °C Y LA VELOCIDAD DEL FRENTE IGUAL O SUPERIOR A 30 NUDOS, SE PRODUCE:	<b>A</b>	CIZALLADURA.	TURBULENCIA MECÁNICA	TURBULENCIA OROGRÁFICA	ONDA DE MONTAÑA.	
18	LAS NUBES DE DESARROLLO VERTICAL, DESDE CERCA DEL SUELO HASTA 15 KM SON:	<b>A</b>	CU - CB.	SC - CU.	NS - CI	CI - CC.	
19	EN LA ETAPA DE MADUREZ DE UNA TORMENTA, SE ORIGINA:	<b>D</b>	ESTABILIDAD ATMOSFÉRICA, PRECIPITACIÓN DÉBIL Y GRAN APARATO ELÉCTRICO.	PRECIPITACIONES, CORRIENTES ASCENDENTES Y ESCASO APARATO ELÉCTRICO.	POCO DESARROLLO VERTICAL, CON FUERTE GRADIENTE HORIZONTAL DE TEMPERATURA.	PRECIPITACIONES, CORRIENTES ASCENDENTES Y DESCENDENTES Y GRAN APARATO ELÉCTRICO.	
20	AL AUMENTAR LA ALTURA, LA DENSIDAD DEL AIRE DISMINUYE:	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
21	CUANDO LAS ISOBARAS ESTÁN SEPARADAS:	<b>B</b>	EL GRADIENTE HORIZONTAL DE PRESIÓN ES GRANDE	EL GRADIENTE HORIZONTAL DE PRESIÓN ES PEQUEÑO	EL GRADIENTE HORIZONTAL DE PRESIÓN ES NULO	EL GRADIENTE DE LA PRESIÓN CON LA ALTURA EN UNA UNIDAD DE DISTANCIA ES CONSTANTE.	
22	CUANDO UNA MASA DE AIRE CALIENTE PASA POR ENCIMA DE UNA FRÍA, ORIGINA NUBES:	<b>A</b>	DE ADVECCIÓN	DE CONVECCIÓN	FRONTALES	DE TURBULENCIA	
23	EN UN FRENTE FRÍO, CUANDO LA MASA DE AIRE CALIENTE ES ESTABLE, SE ORIGINAN NUBES DE DESARROLLO VERTICAL	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
24	LA INVERSIÓN TÉRMICA SE PRODUCE CUANDO:	<b>B</b>	LA PRESIÓN AUMENTA CON LA TEMPERATURA	LA TEMPERATURA AUMENTA CON LA ALTURA	LA ALTURA DISMINUYE CON LA PRESIÓN	LA TEMPERATURA DISMINUYE CON LA ALTURA	
25	EL PESO DEL VAPOR DE AGUA CONTENIDA EN EL AIRE POR UNIDAD DE SUPERFICIE, SE DENOMINA:	<b>A</b>	TENSIÓN DE VAPOR O PRESIÓN	HUMEDAD ABSOLUTA	HUMEDAD RELATIVA	NINGUNA DE LAS TRES	
26	LA DISMINUCIÓN DE LA PRESIÓN CON LA ALTURA ES MAYOR CUANDO LA MASA DE AIRE ES:	<b>D</b>	CALIENTE	HÚMEDA	TEMPLADA	FRÍA.	
27	LAS NUBES QUE SE FORMAN EN UN FRENTE CÁLIDO ESTABLE, SON:	<b>B</b>	ESTABLES Y DE DESARROLLO VERTICAL	ESTABLES Y ESTRATIFICADAS	INESTABLES Y ESTRATIFICADAS	INESTABLES Y DE DESARROLLO VERTICAL.	
28	LAS NUBES MEDIAS, DE 2.000 A 6.000 METROS SON:	<b>B</b>	CI- CS - NS.	AS - AC.	AC - CS - CI - CC.	CU -CB.	
29	LAS PRINCIPALES NUBES CAUSANTES DE TORMENTAS, SE DENOMINAN:	<b>B</b>	ESTRATO - CÚMULOS.	CÚMULO - NIMBOS.	NIMBO - ESTRATOS.	ESTRATO - CÚMULOS Y NIMBOS - ESTRATOS.	
30	DURANTE EL PASO DE UN FRENTE FRÍO, LA TEMPERATURA:	<b>B</b>	SE MANTIENE CONSTANTE.	BAJA BRUSCAMENTE	VARÍA CON RESPECTO A LA PRESIÓN.	SUBE BRUSCAMENTE.	
31	¿CÓMO SE REALIZA LA FORMACIÓN DE LAS NUBES?	<b>B</b>	POR LA TRANSFORMACIÓN DEL VAPOR DE AGUA EN CRISTALES DE HIELO.	POR ENFRIAMIENTO DEL AIRE HÚMEDO.	POR CALENTAMIENTO DEL AIRE HÚMEDO	NINGUNA DE LAS TRES.	
32	EN UN FRENTE CÁLIDO - INESTABLE, LA MASA DE AIRE CALIENTE INESTABLE PRODUCE FUERTES CORRIENTES ASCENDENTES POR ENCIMA DE LA SUPERFICIE FRONTAL FRÍA.	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO.			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
33	EN UN ANTICICLÓN , LAS PRESIONES SON MÁS BAJAS:	<b>C</b>	EN PRIMAVERA	EN OTOÑO	EN INVIERNO	EN VERANO	
34	SE DICE QUE EL AIRE ESTÁ SATURADO CUANDO:	<b>B</b>	NO SE PUEDE COMPRIMIR MÁS.	NO ADMITE MAYOR CANTIDAD DE PARTÍCULAS DE POLVO EN SUSPENSIÓN.	SU TENSIÓN DE VAPOR ES MÍNIMA.	NO ADMITE MAYOR CANTIDAD DE PARTÍCULAS DE POLVO EN SUSPENSIÓN.	
35	LA ONDA DE MONTAÑA SE DEFINE COMO:	<b>A</b>	TURBULENCIA MUY FUERTE CREADA EN EL SOTAVENTO DE UNA MONTAÑA.	TURBULENCIA MUY FUERTE CREADA EN EL BARLOVENTO DE UNA MONTAÑA.	TURBULENCIA CREADA EN UNA MONTAÑA POR RÁFAGAS DE VIENTO EXISTENTE EN ALTURA.	ONDA DE VIENTO ORIGINADA EN EL BARLOVENTO DE UNA MONTAÑA Y DE DIRECCIÓN PARALELA A LA MISMA.	
36	UN AIRE CALIENTE ADMITE MENOR CANTIDAD DE VAPOR DE AGUA QUE UNO FRÍO.	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO.			
37	LA VARIACIÓN DE LA TEMPERATURA CON LA ALTURA EN LA ATMÓSFERA ESTÁNDAR ES DE 6,5 ° C POR KM DE ALTURA HASTA 11 KM.	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
38	CUANDO UNA MASA DE AIRE CALIENTE, DE MAYOR ACTIVIDAD, ARREMETE CONTRA UNA MASA DE AIRE FRÍO HACIÉNDOLA RETIRARSE, SE PRODUCE UN FRENTE:	<b>A</b>	CÁLIDO	FRÍO	ESTACIONARIO	OCLUIDO	
39	CUANDO UNA MASA DE AIRE CALIENTE ESTABLE ASCIENDE UNIFORMEMENTE, ENFRIÁNDOSE Y CONDENSÁNDOSE EN NUBES ESTABLES Y ESTRATIFICADAS, EL FRENTE ES:	<b>A</b>	CÁLIDO - ESTABLE	FRÍO - ESTABLE	CÁLIDO - INESTABLE.	FRÍO INESTABLE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
40	LAS LÍNEAS ISOBÁRICAS SON:	<b>C</b>	LAS LÍNEAS QUE UNEN LOS PUNTOS EN LOS QUE EXISTE LA MISMA TEMPERATURA ATMOSFÉRICA.	LAS LÍNEAS QUE UNEN LOS PUNTOS CON UN GRADIENTE HORIZONTAL DE PRESIÓN ACUSADO.	LAS LÍNEAS QUE UNEN LOS PUNTOS EN LOS QUE EXISTE LA MISMA PRESIÓN ATMOSFÉRICA.	LAS LÍNEAS EN LAS QUE EXISTEN BAJAS PRESIONES.	
41	LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA HUMEDAD ABSOLUTA DEL AIRE Y LA QUE TENDRÍA QUE HABER PARA QUE ESTUVIERA SATURADO, SE DENOMINA:	<b>A</b>	HUMEDAD RELATIVA.	HUMEDAD ABSOLUTA	TENSIÓN DE VAPOR	NINGUNA DE LAS TRES.	
42	LAS NUBES FORMADAS POR TURBULENCIA FUERTE CERCA DEL SUELO, CON VIENTOS SUPERIORES A LOS 20 NUDOS, SE DENOMINAN:	<b>D</b>	OROGRÁFICAS	FRONTALES	DE ADVECCIÓN	DE TURBULENCIA.	
43	EL VIENTO FLUYE DE LA BAJA A LA ALTA PRESIÓN	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
44	SE DENOMINA HUMEDAD ABSOLUTA:	<b>C</b>	LA CANTIDAD DE VAPOR DE AGUA QUE TIENE QUE HABER PARA QUE EL AIRE ESTÉ SATURADO.	LA TEMPERATURA PARA LA CUAL EL VAPOR DE AGUA SE CONDENSA.	LA CANTIDAD DE VAPOR EN UN METRO CÚBICO DE AIRE.	LA TENSIÓN DE VAPOR EN UN METRO CÚBICO DE AIRE.	
45	LA FORMACIÓN DE UNA TORMENTA ESTÁ CONDICIONADA POR:	<b>C</b>	GRAN ESTABILIDAD ATMOSFÉRICA, CON FUERTE GRADIENTE DE TEMPERATURA Y BAJA HUMEDAD.	GRAN INESTABILIDAD ATMOSFÉRICA CON GRADIENTE HORIZONTAL DE TEMPERATURA POCO ACUSADO.	GRAN INESTABILIDAD ATMOSFÉRICA, CON FUERTE GRADIENTE VERTICAL DE TEMPERATURA Y ALTA HUMEDAD.	GRAN INESTABILIDAD ATMOSFÉRICA, CON FUERTE GRADIENTE HORIZONTAL DE PRESIÓN Y BAJA HUMEDAD.	
46	LA NUBOSIDAD QUE SE FORMA EN UN SISTEMA FRONTAL OROGRÁFICO, ES DEBIDA:	<b>A</b>	AL ASCENSO DEL AIRE POR EL BARLOVENTO HASTA ALCANZAR EL NIVEL DE CONDENSACIÓN	AL DESCENSO DEL AIRE POR EL SOTAVENTO.	A LAS ALTAS PRESIONES EN LA CIMA DE LA MONTAÑA.	A LAS BAJAS PRESIONES EN LA CIMA DE LA MONTAÑA.	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
47	NIVEL DE CONDENSACIÓN ES:	<b>C</b>	LA TEMPERATURA A LA CUAL EL VAPOR DE AGUA ALCANZA SU PUNTO DE SATURACIÓN.	EL NIVEL AL CUAL LOS CRISTALES DE HIELO SE CONVIERTEN EN AGUA	LA ALTITUD A LA CUAL EL VAPOR DE AGUA ALCANZA SU PUNTO DE ROCÍO	LA ALTITUD A LA CUAL SE TRANSFORMA EN VAPOR DE AGUA	
48	SE DICE QUE UNA MASA DE AIRE ES ACTIVA CUANDO:	<b>B</b>	PRODUCE GRAN INESTABILIDAD Y FUERTES PRECIPITACIONES	SU DESPLAZAMIENTO ES RÁPIDO.	PRODUCE NUBES DE DESARROLLO VERTICAL	ORIGINA ALTAS O BAJAS PRESIONES BIEN DEFINIDAS	
49	EN UN SISTEMA FRONTAL OROGRÁFICO, LA NUBOSIDAD SE CENTRA EN EL:	<b>C</b>	SOTAVENTO	VALLE	BARLOVENTO	NO SE FORMA NINGÚN TIPO DE NUBOSIDAD	
50	DURANTE EL PASO DE UN FRENTE CÁLIDO, LA PRECIPITACIÓN ES:	<b>B</b>	FUERTE	CONTINUA	NULA	ESCASA	
51	PARA QUE LA FORMACIÓN DE NIEBLA SEA PROBABLE, DEBE EXISTIR:	<b>D</b>	BAJA HUMEDAD, VIENTO EN CALMA Y ALTA TEMPERATURA Y PUNTO DE ROCÍO PRÓXIMOS.	NUBES EN ALTURA Y CORRIENTES DESCENDENTES DE AIRE HÚMEDO.	FUERTE VIENTO Y ALTA HUMEDAD RELATIVA A NIVEL DEL SUELO	ALTA HUMEDAD, TEMPERATURA Y PUNTO DE ROCÍO PRÓXIMOS Y VIENTO EN CALMA.	
52	EL PREDOMINIO DE CORRIENTES, LA DISIPACIÓN DE LAS NUBES Y EL CESE DE LAS PRECIPITACIONES EN UNA TORMENTA, CORRESPONDE A	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
53	LAS CORRIENTES DE AIRE EN LA ETAPA DE DESARROLLO DE UNA TORMENTA, SON:	<b>A</b>	ASCENDENTES	DESCENDENTES	NULAS	HORIZONTALES	
54	DURANTE EL PASO DE UN FRENTE CÁLIDO, LA TEMPERATURA:	<b>D</b>	SE MANTIENE	BAJA	NULA	SUBE.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
55	¿QUÉ CIRCUNSTANCIA DETERMINA LA FORMACIÓN DE UNA OCLUSIÓN?	<b>A</b>	LA ELEVACIÓN DE LA MASA DE AIRE CALIENTE DEL SUELO POR LA ACCIÓN DE LA MASA DE FRÍO DE MAYOR ACTIVIDAD	LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA.	LA TEMPERATURA ATMOSFÉRICA	LA CURVATURA DE LAS ISOBARAS.	
56	LA TEMPERATURA DE LA ATMÓSFERA ESTÁNDAR A NIVEL DEL MAR, ES DE:	<b>C</b>	16,5 °C.	25 °C	15 °C	5 °C	
57	LA BRISA DEL MAR MARINA ESTÁ ORIGINADA POR:	<b>B</b>	EL OLEAJE DEL MAR.	LA DIFERENCIA TÉRMICA ENTRE EL MAR Y LA TIERRA.	LA MAYOR HUMEDAD DE LA SUPERFICIE DEL MAR.	LA DIFERENCIA TÉRMICA ENTRE EL AGUA Y EL AIRE DE SUPERFICIE.	
58	CUANDO AUMENTA EL VAPOR DE AGUA EN UNA MASA DE AIRE, SU DENSIDAD DISMINUYE.	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
59	LA CAPA DE LA ATMÓSFERA EN LA CUAL SE DESARROLLAN LAS ACTIVIDADES DE LOS ULTRALIVIANOS, SE DENOMINA:	<b>B</b>	ESTRATOSFERA	TROPOSFERA	CAPA LÍMITE	TROPOPAUSA.	
60	LA EXISTENCIA DE CIELO DESPEJADO EN UN ANTICICLÓN ESTÁ ASOCIADO:	<b>A</b>	AL DESCENSO DEL AIRE SITUADO EN LOS NIVELES ALTOS, SOBRE EL CENTRO DEL ANTICICLÓN	AL DESCENSO DEL AIRE SITUADO EN LOS NIVELES ALTOS, SOBRE EL CENTRO DEL ANTICICLÓN	AL ASCENSO DEL AIRE SITUADO EN NIVELES BAJOS DEL ANTICICLÓN	A LA DIFERENCIA DE LA PRESIÓN ENTRE LAS ISOBARAS CONSECUTIVAS	
61	EL GRADIENTE ALTOTÉRMICO ES CUANDO LA TEMPERATURA AUMENTA 2° POR CADA MILES DE PIES	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
62	UN ULTRALIVIANO PUEDE VOLAR EN NUBES	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
63	UN ALTO PUNTO DE ROCÍO CON UNA ALTA TEMPERATURA ES INDICATIVO DE PRECIPITACIÓN	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
64	LAS LÍNEAS ISOTERMAS SON DEFINIDAS COMO LÍNEAS MAGNÉTICAS	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
65	LOS JETSTREAM PUEDEN SER ENCONTRADOS POR DEBAJO DE LOS 10.000	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
66	LOS CÚMULOS SEGÚN SU CLASIFICACIÓN SON ALTAS	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
67	LOS VIENTOS PROVENIENTES DEL ESTE SON LLAMADOS VIENTOS ALISIOS	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
68	EN LA TROPÓSFERA ES DONDE SE ENCUENTRAN TODOS GASES	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
69	LA TROPOPAUSA ES EL LIMITE SUPERIOR DE LA TROPOSFERA	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
70	EL TECHO FISIOLÓGICO ES DE 10.000 PIES	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
71	EN UN SISTEMA DE BAJAS PRESIONES, LA PRESIÓN MÍNIMA SE ENCUENTRA EN EL CENTRO	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
72	LAS LÍNEAS EN LAS QUE EXISTEN DIFERENTES PRESIONES SE DENOMINAN ISOBARAS	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
73	LA TROPOSFERA ES LA CAPA INFERIOR DE LA ATMOSFERA Y LA MAS CERCANA AL HOMBRE	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
74	EL PRINCIPAL RESPONSABLE DE LA FORMACIÓN DE NUBES ES EL VAPOR DE AGUA EN ESTADO GASEOSO	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
75	DE ACUERDO A LA CLASIFICACIÓN INTERNACIONAL LOS ESTRATOS Y ESTRATOCÚMULOS SON NUBES ALTAS	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
76	LA IONOSFERA ES LA CAPA DONDE SE PRODUCEN LOS FENÓMENOS METEOROLÓGICOS	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
77	LA CAPA DE OZONO SE ENCUENTRA UBICADA EN	<b>C</b>	IONOSFERA	EXOSFERA	ESTRATOSFERA	ALTITUD DE DECISIÓN	ALTITUD DE TRANSICIÓN
78	LA CONDENSACIÓN SE PRODUCE AL ENFRIARSE EL AIRE POR DEBAJO DE SU TEMPERATURA DE SATURACIÓN	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
79	LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA DENSIDAD DEL VAPOR DE AGUA Y LA DENSIDAD DEL AIRE SE DENOMINA	<b>B</b>	LLUVIA	HUMEDAD ESPECIFICA	TRANSMISIÓN	VAPORIZACIÓN	NIEVE
80	PUEDE LLOVER EN LA ESTRATOSFERA	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			



## NAVEGACIÓN

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LA NAVEGACIÓN QUE SE REALIZA POR LA OBSERVACIÓN DE LA CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRENO SE DENOMINA:	C	NAVEGACIÓN POR ESTIMA	NAVEGACIÓN POR CONTACTO	NAVEGACIÓN VISUAL	NAVEGACIÓN POR INSTRUMENTOS
2	PARA EFECTOS DE LA NAVEGACIÓN SE UTILIZA:	C	LA VELOCIDAD INDICADA (IAS)	LA VELOCIDAD VERDADERA (TAS)	LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA (GS)	LA VELOCIDAD EFECTIVA DEL AIRE (EAS)
3	¿QUÉ SON CÍRCULOS MÁXIMOS?	B	SON LÍNEAS DE DIMENSIONES DEFINIDAS EN LA CIRCUNFERENCIA.	SON CÍRCULOS QUE DIVIDEN A LA TIERRA EN PARTES IGUALES PASANDO POR EL CENTRO DE ELLA	SON LÍNEAS PERPENDICULARES A LOS PARALELOS PASANDO POR EL ECUADOR	CÍRCULOS QUE DIVIDEN A LA TIERRA EN PARTES DESIGUALES
4	¿CUÁL SERA LA DIRECCIÓN MAGNÉTICA (DH), SI LA DIRECCIÓN DE LA BRÚJULA (CH) ES 025°, Y LA DESVIACIÓN ES 2°E?	A	MH 027°	MH 023°	MH 20°	MH 25°
5	¿QUÉ SON COORDENADAS GEOGRÁFICAS?	C	SON LOS MERIDIANOS DE UN LUGAR	SON LOS PARALELOS DE UN LUGAR	ES EL PUNTO IMAGINARIO DONDE CONVERGEN LA LONGITUD Y LA LATITUD DE UN LUGAR	LOS MERIDIANOS Y PARALELOS DE ACUERDO A GREENWICH
6	¿QUÉ ES PUNTO DE NO RETORNO EN RUTA?	B	PUNTO IMAGINARIO EN EL MEDIO DE LA RUTA DONDE (GS) DST ES MAYOR LA IDA QUE LA DE REGRESO	PUNTO SOBRE LA RUTA DONDE ES IMPOSIBLE EL RETORNO POR LIMITACIONES DE COMBUSTIBLE	PUNTO MEDIO DE LA RUTA ENTRE EL AEROPUERTO DE SALIDA Y EL DE DESTINO	DONDE LA VELOCIDAD (GS) DE IDA ES MAYOR QUE LA VELOCIDAD DE REGRESO
7	¿CÓMO SE LLAMA AL ANTIMERIDIANO DE GREENWICH?	A	MERIDIANO 180° O LÍNEA INTERNACIONAL DE FECHA	MERIDIANO DE ORIGEN	MERIDIANO SIDERAL	NO EXISTE ANTIMERIDIANO

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
8	SI NAVEGAMOS DE ESTE A OESTE SOBRE LA LÍNEA ECUATORIAL. ¿TENDRÍAMOS UNA VELOCIDAD (GS) MAYOR? ¿QUE SI VOLÁRAMOS A LA INVERSA, DEBIDO AL SENTIDO DE ROTACIÓN DE LA TIERRA, QUE GIRA DE OESTE A ESTE?	B	CIERTO	FALSO		
9	¿EL ÁNGULO QUE SE FORMA ENTRE EL NORTE VERDADERO Y EL NORTE MAGNÉTICO SE LLAMA?:	B	LÍNEA DE RUMBO	VARIACIÓN MAGNÉTICA	DESVIACIÓN MAGNÉTICA	VARIACIÓN DE RUMBO
10	¿CUÁNTAS MILLAS TERRESTRES HAY EN 280 MILLAS NÁUTICAS?	B	246 SM. (MILLAS TERRESTRES)	322 SM. (MILLAS TERRESTRES)	326 SM. (MILLAS TERRESTRES)	331 SM (MILLAS TERRESTRES)
11	SI LA AERONAVE CONSUME 170 LPH (LIBRAS POR HORA) ¿CUÁNTAS CONSUMIRÁ EN EL LAPSO DE 4:25 HORAS?	A	751 LIBRAS	780 LIBRAS	940 LIBRAS	969 LIBRAS
12	SI UNA AERONAVE SE DESPLAZA A 200 KTS (NUDOS) DE VELOCIDAD SOBRE TIERRA (GS) ¿CUÁNTO TIEMPO NECESITO PARA VOLAR 865 MILLAS (NM)?	B	03:15 HORAS	04:18 HORAS	03:28 HORAS	05:30 HORAS
13	LA HORA "GMT" O "UTC" ES UNA:	A	UNIDAD PARA MEDIR LA HORA STANDARD INTERNACIONAL	UNIDAD PARA INDICAR LA DIFERENCIA DE HORARIOS	UNIDAD PARA INDICAR EN QUE HUSO HORARIO ESTAMOS	LA HORA LOCAL DE CADA PAÍS
14	ENTRE LOS PRINCIPALES DATOS QUE DEBE CONTENER UN PLAN DE VUELO SE ENCUENTRAN:	C	IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN, PESO DE LA AERONAVE, DISTRIBUCIÓN TOTAL DE LA CARGA	DOCUMENTOS DE PESO Y BALANCE, LISTA DE PASAJEROS, DESPACHO DE VUELO, ETC.	ALTITUD DE VUELO, RUTA A SEGUIR, DESTINO Y AUTONOMÍA, HORA DE LLEGADA AL DESTINO, AEROPUERTO ALTERNO, COMBUSTIBLE A USAR EN RUTA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.	A Y B SON CORRECTAS

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
15	SI LA DIRECCIÓN VERDADERA (TH) ES 020° Y LA VARIACIÓN 7° W ¿CUÁL SERÁ SU DIRECCIÓN MAGNÉTICA (MH) Y EL RUMBO DE BRÚJULA (CH)?	B	MH 013°	MH 027°	MH 20°	MH 25°
16	LA DERROTA ¿ES LA TRAYECTORIA PLANIFICADA DE UNA AERONAVE PROYECTADA SOBRE LA SUPERFICIE?	B	CIERTO	FALSO		
17	LA DENSIDAD DEL AIRE A 20.000 FT ES APROXIMADAMENTE LA MITAD DE LA DENSIDAD A NIVEL DEL MAR (MSL):	A	CIERTO	FALSO		
18	¿CUÁL ES EL NÚMERO MACH, AL QUE SE ENCUENTRA VOLANDO UN AVIÓN A 5.000' DE ALTURA DE PRESIÓN (PA) CON TEMPERATURA INDICADA DE 20°C, Y VELOCIDAD CALIBRADA DE AIRE (CAS) DE 700 KTS?	D	M 0,86	M 0,98	M 1,14	M 0.47
19	¿QUE ALTITUD DE CRUCERO ES LA CORRECTA EN UNA AEROVÍA SI SE VUELA A UN RUMBO MAGNÉTICO DE 175°?.	B	4.500 FT	5.000 FT	5.500 FT	4000 FT
20	SE DEFINE VELOCIDAD VERDADERA (TAS) CÓMO:	B	LA VELOCIDAD QUE INDICA EL VELOCÍMETRO DE LA AERONAVE	LA VELOCIDAD EN LA CUAL SE DESPLAZA LA AERONAVE DENTRO DE LA MASA DE AIRE	LA VELOCIDAD QUE TIENE LA AERONAVE EN RELACIÓN A LA SUPERFICIE.	LA VELOCIDAD EN LA QUE SE DESPLAZA LA AERONAVE RESPECTIVO CON EL VIENTO

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
21	SE DEFINE RUMBO MAGNÉTICO (MH) CÓMO:	B	ÁNGULO QUE FORMA EL EJE LONGITUDINAL DE LA AERONAVE CON EL POLO GEOGRÁFICO, MAGNÉTICO O NORTE DE LA BRÚJULA.	ÁNGULO FORMADO ENTRE EL EJE LONGITUDINAL DE LA AERONAVE Y EL NORTE MAGNÉTICO.	ÁNGULO QUE FORMA EL EJE LONGITUDINAL DE LA AERONAVE Y LA LÍNEA N-S DE LA BRÚJULA.	EL ANGULO QUE SE FORMA ENTRE LA TRAYECTORIA DEL AVIÓN Y EL NORTE DE LA AERONAVE
22	¿UNA DE LAS VENTAJAS DE LA CARTA LAMBERT CÓNICA CONFORME ES QUE?:	B	LOS PARALELOS SON RECTAS PARALELAS EQUILIBRANTES Y LOS MERIDIANOS SON RECTAS VERTICALES EQUIDISTANTES.	LOS PARALELOS SON RECTAS PARALELAS EQUIDISTANTES Y LOS MERIDIANOS CONVERGEN EN LOS POLOS.	LOS PARALELOS SON ARCOS DE CÍRCULOS CONCÉNTRICOS EQUIDISTANTES Y LOS MERIDIANOS CONVERGEN EN LOS POLOS.	MERIDIANOS Y PARALELOS SE CRUZAN EN ÁNGULOS RECTOS
23	LATITUD DE UN PUNTO ES:	A	LA DISTANCIA EXISTENTE ENTRE UN PUNTO, MEDIDO EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS Y EL ECUADOR	LA DISTANCIA DE UN PUNTO AL MERIDIANO PRINCIPAL O DE GREENWICH	LA DISTANCIA EXISTENTE ENTRE UN PUNTO Y EL MERIDIANO DE GREENWICH	LA DISTANCIA QUE EXISTE ENTRE UN MERIDIANO Y UN PARALELO
24	DETERMINE LOS VALORES DE VVA (TAS) VST (GS) WCA Y TAT, VOLANDO A 37000 FT, CAS 240KTS, TEMPERATURA AMBIENTE -56°C, W/V= 090/120, MH=010°	B	TAS=420, GS=415, WCA=11°, TAT=-41°C	TAS=415, GS=365, WCA=17°, TAT=-35°C	TAS=402 KTS, GS=465, WCA=-17°, TAT=-40°C	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
25	NAVEGACIÓN AÉREA ES:	B	LA TÉCNICA DE VOLAR DE UN PUNTO "A" A UN PUNTO "B" CONOCIENDO EN TODO MOMENTO EL TIEMPO VOLADO	LA TÉCNICA DE VOLAR EN LA MASA DE AIRE DE UN PUNTO "A" A UN PUNTO "B" CONOCIENDO LA DISTANCIA VOLADA, LA DIRECCIÓN, LA VELOCIDAD Y LA POSICIÓN EN TODO MOMENTO	EL ARTE DE VOLAR DE UN PUNTO "A" A UN PUNTO "B" SABIENDO EN TODO MOMENTO SU POSICIÓN, CON RESPECTO AL PUNTO DE ORIGEN	NAVEGAR CONOCIENDO SIEMPRE LAS COORDENADAS



NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
26	LA LÍNEA QUE UNE DOS PUNTOS EN LA ESFERA TERRESTRE POR EL CAMINO MÁS CORTO SE DENOMINA:	C	LÍNEA ISODRÓMICA	LÍNEA LOXODRÓMICA	LÍNEA ORTODRÓMICA	LÍNEA ISOBÁRICA
27	LA NAVEGACIÓN VISUAL ES AQUELLA QUE SE REALIZA POR:	B	NDB, ILS, VOR, DME	REFERENCIA VISUAL CON EL TERRENO, TOMANDO EN CUENTA LOS DIFERENTES ACCIDENTES NATURALES Y ARTIFICIALES	ES LA QUE SE EFECTÚA POR ENCIMA DE LAS NUBES O POR DEBAJO DE LAS NUBES (VMC)	ES LA QUE SE REALIZA CON CONOCIMIENTOS DEL ÁREA EN LA CUAL SE ENCUENTRA VOLANDO
28	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES FÓRMULAS ES LA CORRECTA?	C	$V = T/D$	$D = V/1$	$F = M.A$	$M.V = F$
29	PARA LOS EFECTOS DE CÁLCULOS DE RENDIMIENTO (PERFORMANCE) DE LA AERONAVE SE UTILIZA:	A	LA VELOCIDAD INDICADA (IAS)	LA VELOCIDAD VERDADERA (TAS)	LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA (GS)	LA VELOCIDAD EFECTIVA VERDADERA (ETAS)
30	¿SE PODRÍA REALIZAR UNA MEDICIÓN DE MILLAS SOBRE UNA PROYECCIÓN CARECIENDO DE PLOTTER?	A	CIERTO	FALSO		
31	¿CUÁL SERÁ LA ALTITUD DE DENSIDAD DE UN AEROPUERTO SITUADO A 7400 FT DE ALTITUD Y UNA TEMPERATURA AMBIENTE DE 25° C?	C	5.780 FT	8.050 FT	10.000 FT	11.999 FT
32	¿ES POSIBLE BAJO REGLAS DE VUELO VISUAL VOLAR MOMENTÁNEAMENTE DENTRO DE NUBES PARA NO DESVIAR LA RUTA?	B	CIERTO	FALSO		
33	EXISTEN 24 HUSOS HORARIOS SEPARADOS CADA 15 GRADOS ALREDEDOR DE TODO EL MUNDO:	A	CIERTO	FALSO		
34	LAS LÍNEAS ISOGÓNICAS DETERMINAN EL NORTE GEOGRÁFICO CON EL NORTE MAGNÉTICO	B	CIERTO	FALSO		

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
35	LA DISTANCIA RECORRIDA POR UNA AERONAVE A 145 KT EN 12 MIN. ES DE 50 NM.	B	CIERTO	FALSO		
36	LA ALTITUD DE PRESIÓN CORREGIDA POR LA TEMPERATURA, ES:	A	ALTITUD VERDADERA	ALTITUD DE DENSIDAD	ALTITUD ABSOLUTA	ALTURA CALIBRADA
37	SI EN VENEZUELA SON LAS 10:40 EN GREENWICH SERÁN LAS:	B	0,36111111111	13:40	15:10	12:40
38	MILLA NÁUTICA (NM) SE DEFINE COMO:	B	UN (1) MINUTO DE ARCO SOLAMENTE EN EL ECUADOR	UN (1) MINUTO DE ARCO DEL ECUADOR Y CUALQUIER MERIDIANO	UN (1) MINUTO DE ARCO DEL ECUADOR Y CUALQUIER PARALELO.	1.852 MTS SOBRE 60 MINUTOS
39	ALTITUD DE DENSIDAD PARA 14000 PIES Y 7° C SERÁ DE:	B	15000 PIES	16000 PIES	17000 PIES	18.000 PIES
40	LA VELOCIDAD INDICADA CORREGIDA POR ERRORES DE INSTALACIÓN SE CONOCE COMO:	B	VELOCIDAD SOBRE TIERRA (GS)	VELOCIDAD CALIBRADA DEL AIRE (CAS)	VELOCIDAD EFECTIVA (EAS)	VELOCIDAD VERDADERA DEL AIRE (TAS)
41	¿CUÁL SERÁ LA DIRECCIÓN VERDADERA (TH) Y LA VELOCIDAD VERDADERA DEL AIRE (TAS), SI TENEMOS UN RUMBO VERDADERO (TC) 56°, GS 166 KTS CON UN VIENTO DE 120° / 45 KTS?	A	TH=68°, TAS=190 KTS	TH= 60° , TAS=200 KTS	TH= 72° , TAS= 210 KTS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
42	LA LECTURA DEL ALTÍMETRO AJUSTADO A LA PRESIÓN STANDARD SE CONOCE COMO:	A	ALTITUD DE PRESIÓN	ALTITUD DE DENSIDAD	ALTITUD INDICADA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
43	¿CUÁL SERÁ LA AUTONOMÍA DE UNA AERONAVE SI SU COMBUSTIBLE USABLE ES DE 33 GALONES Y CONSUME A RAZÓN DE 13.2 GAL./H.	C	04:00 HRS.	03:30 HRS.	02:30 HRS.	04:30 HRS

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
44	LA NAVEGACIÓN EN LA CUAL SE TOMA EN CONSIDERACIÓN LA DISTANCIA Y LA VELOCIDAD SE DENOMINA:	C	NAVEGACIÓN OBSERVADA	NAVEGACIÓN AÉREA	NAVEGACIÓN A ESTIMA	NAVEGACIÓN POR INSTRUMENTOS
45	SE DEFINE DIRECCIÓN (HEADING) COMO:	A	DIRECCIÓN HACIA DONDE APUNTA LA NARIZ DE LA AERONAVE REFERIDA AL NORTE GEOGRÁFICO, MAGNÉTICO O DE BRÚJULA	DIRECCIÓN IGUAL A LA DERROTA (TRACK)	DIRECCIÓN, RUTA O DERROTA (TRACK) QUE SIGUE LA AERONAVE	DIRECCIÓN DEL COMPÁS
46	¿EL MÉTODO DE NAVEGACIÓN MEDIANTE EL CUÁL EL PILOTO DETERMINA SU POSICIÓN CONOCIENDO LA RUTA, DISTANCIA Y VELOCIDAD VERDADERA ES?:	B	NAVEGACIÓN VISUAL	NAVEGACIÓN POR ESTIMA	NAVEGACIÓN POR RADIO	NAVEGACIÓN POR INSTRUMENTOS
47	¿LA LONGITUD SE MIDE, EN RELACIÓN AL MERIDIANO MEDIO DE GREENWICH, DESDE?:	C	DE 0º HASTA 90º HACIA EL ESTE Y DESDE 0º HASTA 90º HACIA EL OESTE	DE 0º A 90º HACIA EL NORTE Y DE 0º HASTA 90º HACIA EL SUR	DE 0º HASTA 180º HACIA EL ESTE Y DESDE 0º HASTA 180º HACIA EL OESTE	DESDE 90º HACIA EL ESTE Y 90º HACIA EL OESTE
48	¿LA DERIVA ES LA DIFERENCIA ENTRE LA DIRECCIÓN (HEADING) Y LA DERROTA (TRACK)?	A	CIERTO	FALSO		
49	¿DIGA CUÁL DE LAS DESCRIPCIONES A CONTINUACIÓN CORRESPONDE A LOS PRINCIPIOS DE LA NAVEGACIÓN INERCIAL?	B	LA NAVEGACIÓN QUE SE EFECTÚA CON LOS RUMBOS MAGNÉTICOS APOYADOS EN LA ESTABILIDAD DINÁMICA DEL AVIÓN	SISTEMA DE NAVEGACIÓN BASADA EN EL PRINCIPIO DE INERCIA, CENSADA POR 3 GIRÓSCOPOS SENSIBLES A LAS ACELERACIONES, DE GRAVEDAD Y CORIOLIS	SISTEMA DE NAVEGACIÓN BASADO EN LA DIFERENCIA DE ACELERACIÓN GRAVITACIONAL Y ACELERACIÓN INERCIAL	SISTEMA SATELITAL
50	¿QUÉ SON LÍNEAS ISOGÓNICAS?	C	LAS QUE UNEN LOS PUNTOS DE IGUAL TEMPERATURA	LA VARIACIÓN DE LA BRÚJULA	LAS LÍNEAS QUE UNEN PUNTOS DE IGUAL VARIACIÓN MAGNÉTICA	LÍNEAS QUE UNEN PUNTOS DE IGUAL TENDENCIA DE PRESIÓN

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
51	EL ERROR DE LA BRÚJULA PRODUCIDO POR LOS EQUIPOS ELECTRÓNICOS DE LA AERONAVE SE DENOMINA :	C	VARIACIÓN MAGNÉTICA	ÁNGULO DE CORRECCIÓN DEL VIENTO	DESVIACIÓN MAGNÉTICA	ACELERACIÓN
52	EL ÁNGULO ENTRE EL RUMBO (TRACK) Y LA DIRECCIÓN SE LLAMA:	D	ÁNGULO DE DERIVA	ÁNGULO DE DESVIACIÓN	ÁNGULO DE VARIACIÓN	ÁNGULO DE CORRECCIÓN DEL VIENTO
53	UN NUDO ES IGUAL:	A	1852 MTS POR 60 MIN	EL LARGO DE 1 MINUTO DE LONGITUD	EL LARGO DE 1 NUDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
54	DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA, LA FORMA DE LA TIERRA ES CONSIDERADA CÓMO:	C	ELIPSOIDAL	GEOIDAL (GEOIDE)	ESFÉRICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
55	LA LÍNEA DE VARIACIÓN MAGNÉTICA CERO, SE LLAMA:	C	LÍNEA ISÓBARA	MERIDIANO DE GREENWICH	LÍNEA AGÓNICA	LÍNEA ISOGÓNICA
56	POR LO GENERAL EN VUELO, LOS RUMBOS RELACIONADOS CON LOS INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN SE REFIEREN A RUMBOS VERDADEROS (TRUE HEADINGS)	B	CIERTO	FALSO		
57	EL VALOR DE UN NUDO, EQUIVALE A:	B	1000 KILÓMETROS POR HORA	1852 METROS POR HORA	1000 METROS POR HORA	1809 METROS
58	LA RELACIÓN EXISTENTE ENTRE UNA MEDIDA CUALQUIERA EN UNA PROYECCIÓN O MAPA Y EL VALOR DE ESA MEDIDA EN LA REALIDAD, SE DENOMINA:	B	RELACIÓN GEOGRÁFICA	ESCALA	COORDENADA GEOGRÁFICA	ANGULO
59	EL TÉRMINO RADIONAVEGACIÓN SE REFIERE A LA NAVEGACIÓN REALIZADA EN BASE A:	C	RADIANTES	RADIOFUENTES	RADIOAYUDAS	ÚNICAMENTE NOCTURNO



NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
60	UNA MORA DE 8000 FT, GARANTIZA EL FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS SOBRE ZONA MONTAÑOSA CON :	B	4000 FT	2000 FT	1000 FT	5000 FT
61	¿EN CUÁNTOS MERIDIANOS ESTÁ DIVIDIDA LA ESFERA TERRESTRE?	B	730	360	180	90
62	DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL MERIDIANO DE GREENWICH, LA TIERRA SE DIVIDE EN:	C	HEMISFERIO NORTE Y HEMISFERIO SUR	HEMISFERIO AUSTRAL Y HEMISFERIO SEPTENTRIONAL	HEMISFERIO OCCIDENTAL Y HEMISFERIO ORIENTAL	EN 5 HEMISFERIOS
63	LAS CARTAS MÁS UTILIZADAS EN LA NAVEGACIÓN SON:	B	MERCATOR, LAMBERT CÓNICA CONFORME, ESTEREOGRÁFICA POLAR	MERCATOR, LAMBERT O CÓNICA	MERCATOR	CILÍNDRICA
64	¿SE CONSIDERA 1 NM COMO UN MINUTO DE ARCO DE UN CÍRCULO MÁXIMO?	A	CIERTO	FALSO		
65	¿CUÁNDO SE ELABORA UN PLAN DE VUELO, SE PUEDE REDUCIR O AUMENTAR LA CARGA DE COMBUSTIBLE, DEPENDIENDO DEL COMPONENTE DE VIENTO DE FRENTE O DE COLA?	B	CIERTO	FALSO		
66	¿SI EN GREENWICH SON LAS 03:30 AM, EN VENEZUELA SON LAS 09:30 PM?	B	CIERTO	FALSO		
67	¿ ES POSIBLE CONOCER LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA CON EQUIPO DME?	A	CIERTO	FALSO		
68	¿CUÁL SERÁ EL RUMBO MAGNÉTICO (MH) VOLANDO CON UNA DERROTA MAGNÉTICA (MC) DE 90° Y WCA DE 8°?	A	MH= 98°	MH=82°	MH=94°	MH= 25°

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
69	¿CUÁL SERÁ EL RUMBO A SEGUIR AL APROXIMAR A UNA PISTA?	A	RUMBO MAGNÉTICO	DIRECCIÓN MAGNÉTICA	RUMBO VERDADERO	DIRECCIÓN MAGNÉTICO
70	SI LA DIRECCIÓN VERDADERA (TH) ES DE 280° Y LA VARIACIÓN DEL LUGAR ES DE 11° E ¿CUÁL SERÁ EL RUMBO MAGNÉTICO (MH)?	B	291°	269°	281°	291°
71	SE DENOMINA CÍRCULO MÁXIMO A:	A	LA LÍNEA QUE DIVIDE LA TIERRA EN DOS PARTES IGUALES (ECUADOR)	LA LÍNEA QUE UNE PUNTO DE IGUAL VARIACIÓN MAGNÉTICA	LA LÍNEA QUE DIVIDE LA TIERRA EN PARTES DESIGUALES	LA LÍNEA ORTOGRÓMICA
72	CALCULE GS Y DM (MH) EN EL SIGUIENTE PROBLEMA: PA 10000 FT, CAS 200 KTS, TAT 10°, TC 060, VVV 090/20.	D	TAS =342 KTS, GS= 295 KTS, MT = 008°, TAT=-29°C, WCA = 10°, MH= 358°	TAS =348 KTS, GS= 290 KTS, MT= 358°, TAT = -42°C, WCA = 006°, MH = 338°	TAS= 400 KTS, GS= 308 KTS, MT = 12°, TAT = -29°C, WCA = 002°, MH = 000°	TAS= 240 KTS, GS= 224 KTS, WCA= +2°, TH= 062°
73	LAS COORDENADAS GEOGRÁFICAS DE UN PUNTO SON:	C	UN PUNTO DETERMINADO, ENTRE EL ECUADOR Y UN MERIDIANO	UN PUNTO EN EL ESPACIO, ENTRE UN MERIDIANO Y EL MERIDIANO CERO	UN PUNTO SITUADO EN EL ESPACIO, DETERMINADO POR UN VALOR DE LATITUD Y UN VALOR DE LONGITUD	EL PUNTO DONDE COINCIDEN LAS LATITUDES DE UN LUGAR
74	¿UN PUNTO SITUADO EN EL ESPACIO CON RESPECTO AL MERIDIANO GREENWICH SE DENOMINA?	B	PARALELO	LONGITUD	ECUADOR	LATITUD
75	¿LA LÍNEA QUE UNE LOS PUNTOS DE IGUAL VARIACIÓN MAGNÉTICA SE DENOMINA?	C	AGÓNICA	VARIACIÓN MAGNÉTICA CERO	ISOGÓNICA	ISÓBARA
76	¿QUÉ ES VELOCIDAD EQUIVALENTE DEL AIRE (EAS)?	B	LA VELOCIDAD DE TRASLACIÓN CON RESPECTO A LA TIERRA	LA CAS CORREGIDA POR COMPRESIBILIDAD A UNA ALTITUD DETERMINADA	VELOCIDAD DE LA CORRIENTE AERODINÁMICA NORMAL AL BORDE DE ATAQUE DEL PLANO	VELOCIDAD CALIBRADA DEL AIRE (CAS)

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
77	LOS MERIDIANOS SON CÍRCULOS MAYORES DE LONGITUD:	A	CIERTO	FALSO		
78	LAS LÍNEAS QUE DIVIDEN LA TIERRA EN 360 PARTES IGUALES SON LOS PARALELOS:	B	CIERTO	FALSO		
79	LOS CÍRCULOS MAYORES:	C	SON LOS MERIDIANOS Y EL ECUADOR	DIVIDEN LA TIERRA EN DOS PARTES IGUALES	A Y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
80	¿LA VARIACIÓN MAGNÉTICA ES?	B	EL VALOR ANGULAR QUE EXISTE ENTRE EL MERIDIANO CERO Y UTC.	EL VALOR ANGULAR QUE EXISTE ENTRE EL NORTE MAGNÉTICO Y EL NORTE VERDADERO	EL VALOR ANGULAR QUE EXISTE ENTRE EL ECUADOR Y EL POLO NORTE GEOGRÁFICO	EL ÁNGULO QUE SE EXISTE ENTRE EL NORTE MAGNÉTICO Y EL NORTE COMPÁS
81	EL RUMBO QUE SE TRAZA SOBRE UNA CARTA DE NAVEGACIÓN JEPPESEN, SE DENOMINA:	C	RUMBO DE VARIACIÓN MAGNÉTICA	DIRECCIÓN GEOGRÁFICA	RUMBO MAGNÉTICO	DIRECCIÓN COMPÁS
82	AL SUMAR O RESTAR LA DIRECCIÓN VERDADERA (TH) Y LA VARIACIÓN MAGNÉTICA, SE OBTIENE:	B	LA DIRECCIÓN MAGNÉTICA DE LA COORDINACIÓN	DIRECCIÓN MAGNÉTICA	LA DIRECCIÓN CORREGIDA POR LA DESVIACIÓN MAGNÉTICA	LA DIRECCIÓN COMPÁS
83	¿EL MERIDIANO CERO ES EL MERIDIANO DE CERO GRADOS DE LATITUD?	B	CIERTO	FALSO		
84	¿AL SUMAR O RESTAR LA DIRECCIÓN MAGNÉTICA (MH) Y LA DIRECCIÓN VERDADERA (TH) OBTENEMOS VARIACIÓN MAGNÉTICA?	B	CIERTO	FALSO		
85	¿SE VUELA CON RUMBOS VERDADEROS MEDIDOS EN LA CARTA CON EL PLOTTER?	B	CIERTO	FALSO		

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
86	¿SI SE TIENE UNA DIRECCIÓN VERDADERA (TH) DE 268° Y UNA VARIACIÓN MAGNÉTICA DE 4° E, LA DIRECCIÓN MAGNÉTICA (MH) DEBE SER?:	A	264°	276°	268°	260 °
87	¿CÓMO SE LLAMA LA VELOCIDAD RESULTANTE DESPUÉS DE CORREGIR EL EFECTO DEL VIENTO EN EL VUELO?	C	VELOCIDAD CALIBRADA (CAS)	VELOCIDAD INDICADA (IAS)	VELOCIDAD SOBRE TIERRA (GS)	VELOCIDAD EFECTIVA (EAS)
88	¿CÓMO SE DETERMINA LA POSICIÓN DE UN PUNTO SOBRE LA TIERRA?	C	POR MARCACIONES GEOGRÁFICAS	POR MARCACIONES MAGNÉTICAS	POR COORDENADAS GEOGRÁFICAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
89	LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA HASTA MÁS O MENOS 5000 FT, DISMINUYE 1MB POR CADA 30 PIES:	A	CIERTO	FALSO		
90	¿CUÁL ES EL VALOR EN GRADOS DE ARCO DE 1 HORA DE TIEMPO?	B	360°	15°	180°	30°
91	¿CUÁL ES EL INSTRUMENTO PRINCIPAL DE NAVEGACIÓN AÉREA?	A	BRÚJULA MAGNÉTICA	GIRO DIRECCIONAL	DME	TIPOS DE RADIONAVEGACIÓN
92	UNA AERONAVE CONSUME (20) GALONES DE COMBUSTIBLE POR HORA ¿CUÁNTOS GALONES CONSUMIRÁ EN (1) UNA HORA Y CUARENTA Y CINCO?	B	30 GLS.	35 GLS.	24 GLS.	45 GLS
93	¿CUÁNTAS MILLAS NÁUTICAS HAY EN 300 MILLAS TERRESTRES?	C	240	320	260	345
94	¿A CUÁNTO EQUIVALEN 111.000 MTS EN UNA CARTA DE NAVEGACIÓN?	A	UN (1) GRADO ARCO	TRES (3) GRADOS ARCOS	CINCO (5) GRADOS ARCOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
95	¿CUÁNTOS KILÓMETROS ES UNA MILLA NÁUTICA?	A	1,8	2,1	3,5	3,2



NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
96	UNA AERONAVE EN VUELO VISUAL CON RUMBO 085º PUEDE VOLAR CON UNA ALTITUD CRUCERO DE 7800 FT	B	VERDADERO	FALSO		
97	UNA AERONAVE EN VUELO VISUAL PUEDE VOLAR DENTRO DE LAS NUBES	B	VERDADERO	FALSO		
98	UNA AERONAVE EN VUELO VISUAL CON RUMBO 090º PUEDE VOLAR CON UNA ALTITUD CRUCERO DE 8500 FT	B	VERDADERO	FALSO		
99	UNA AERONAVE EN VUELO VISUAL CON RUMBO 100º PUEDE VOLAR CON UNA ALTITUD CRUCERO DE 5500 FT	A	VERDADERO	FALSO		
100	UNA AERONAVE EN VUELO VISUAL CON RUMBO 270º PUEDE VOLAR CON UNA ALTITUD CRUCERO DE 5500 FT	B	VERDADERO	FALSO		
101	UNA AERONAVE EN VUELO VISUAL CON RUMBO 250º PUEDE VOLAR CON UNA ALTITUD CRUCERO DE 6500 FT	A	VERDADERO	FALSO		
102	LA ABREVIACIÓN MTOW QUIERE DECIR PESO VACIO	B	VERDADERO	FALSO		
103	EL INSTRUMENTO PRINCIPAL DE NAVEGACIÓN AÉREA ES EL ALTÍMETRO	B	VERDADERO	FALSO		
104	LA TIERRA ESTA DIVIDIDA EN 500 MERIDIANOS	B	VERDADERO	FALSO		
105	ES POSIBLE REALIZAR UNA NAVEGACIÓN VISUAL SIN TENER EN CUENTA UN AEROPUERTO ALTERNADO	B	VERDADERO	FALSO		
106	SE PUEDE REALIZAR UNA NAVEGACIÓN VISUAL SIN POSEER HORIZONTE ARTIFICIAL	A	VERDADERO	FALSO		
107	SE PUEDE REALIZAR UNA NAVEGACIÓN VISUAL SIN POSEER BRÚJULA MAGNÉTICA	B	VERDADERO	FALSO		

NRO.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
108	SE PUEDE DESPEGAR SI EL ALTÍMETRO PRESENTA UN ERROR DE MAS DE 75 FT CON RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO	B	VERDADERO	FALSO		
109	SE PUEDE CAMBIAR EL CÓDIGO TRANSPONDEDOR DURANTE UN VUELO	A	VERDADERO	FALSO		
110	EL CÓDIGO TRANSPONDEDOR 7500 SE UTILIZA PARA VUELO VISUAL	B	VERDADERO	FALSO		
111	EL CÓDIGO TRANSPONDEDOR 7600 SE UTILIZA PARA FALLA DE COMUNICACIÓN	A	VERDADERO	FALSO		
112	EL CÓDIGO TRANSPONDEDOR 7700 SE UTILIZA PARA EMERGENCIA	A	VERDADERO	FALSO		
113	EL VIENTO PUEDE DESVIAR A LA AERONAVE DEL CURSO	A	VERDADERO	FALSO		
114	ES POSIBLE REALIZAR UNA NAVEGACIÓN VISUAL SIN COPILOTO	A	VERDADERO	FALSO		



## PESO Y BALANCE

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	¿CUÁLES DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES INDICAN UN CENTRO DE GRAVEDAD ATRASADO Y FUERA DE SUS LIMITES?	<b>B</b>	NARIZ ABAJO, SE REQUERIRÁ MAYOR FUERZA SOBRE EL ELEVADOR PARA MANTENER LA NARIZ ARRIBA	EL AVIÓN SE HACE MÁS INESTABLE Y DIFICULTA EL CONTROL	LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA ES MAYOR	TENDENCIA A DESPEGARA CON BAJA VELOCIDAD	
2	¿BRAZO (ARM) ES LA DISTANCIA HORIZONTAL ENTRE EL DANTUM Y EL PUNTO DE APOYO?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
3	LA LÍNEA DE REFERENCIA O DATUM LINE ES:	<b>D</b>	UN PUNTO ARBITRARIO ELEGIDO PARA EL CÁLCULO DE MOMENTOS	LA LÍNEA QUE UNE EL TREN PRINCIPAL CON LA CABINA	LA LÍNEA DIVISORIA DE LAS 4 FUERZAS DEL AVIÓN	LA LÍNEA IMAGINARIA UTILIZADA COMO REFERENCIA PARA TOMAR TODAS LAS MEDICIONES DE LOS PESOS COLOCADOS EN UNA AERONAVE	
4	LA ABREVIACIÓN (MTOW) REPRESENTA::	<b>C</b>	EL MÍNIMO PESO PERMITIDO EN RAMP	EL MÍNIMO PESO PERMITIDO SIN COMBUSTIBLE	EL MÁXIMO PESO PERMITIDO AL INICIARSE EL DESPEGUE	EL MÁXIMO PESO PERMITIDO PARA ATERRIZAJE	TODAS SON CORRECTAS
5	¿MEDIANTE CUÁL DE LOS MÉTODOS SIGUIENTES ES POSIBLE DETERMINAR EL CENTRO DE GRAVEDAD (CG) DE UN AVIÓN?	<b>C</b>	DIVIDIENDO EL BRAZO TOTAL ENTRE EL MOMENTO TOTAL	MULTIPLICANDO EL PESO TOTAL POR EL MOMENTO TOTAL	SUMATORIA DE TODOS LOS MOMENTOS ENTRE LA SUMATORIA DE TODOS PESOS	MULTIPLICANDO EL BRAZO TOTAL POR EL PESO TOTAL	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
6	LA INCORRECTA DISTRIBUCIÓN DE LA CARGA PUEDE AFECTAR LA SEGURIDAD DEL VUELO DEBIDO A que :	<b>D</b>	SI EL CG NO PERMANECE DENTRO DE LOS LÍMITES PERMISIBLES, LA ESTABILIDAD SE AFECTA ADVERSAMENTE	LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA Y LA CARRERA DE DESPEGUE AUMENTAN PELIGROSAMENTE	LA VELOCIDAD DE ATERRIZAJE PUEDE AFECTARSE PELIGROSAMENTE	TODAS LAS RESPUESTAS ANTERIORES SON CORRECTAS.	
7	¿CUANDO NOS REFERIMOS A LA ESTRUCTURA FIJA DE LA AERONAVE MAS EL ACEITE Y EL COMBUSTIBLE RESIDUAL ESTAMOS HABLADO DE?	<b>B</b>	PESO MÁXIMO	PESO VACÍO	CARGA ÚTIL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
8	¿ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO MÁXIMO Y EL PESO VACIO?	<b>D</b>	LASTRE	PESO DE LOS PASAJEROS	PESO DEL COMBUSTIBLE	CARGA ÚTIL	
9	¿ES LA DISTANCIA HORIZONTAL MEDIDA DESDE EL DATUM Y EL CENTRO DE GRAVEDAD DE ALGÚN EQUIPO O RENGLÓN?	<b>B</b>	REFERENCIA	BRAZO	MOMENTO	NINGUNA DE ESTAS	
10	SE LLENARON LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE DEL C-172 CON 22 GALONES DE GASOLINA. ¿CUÁL SERÁ SU PESO EQUIVALENTE EN KGS?	<b>A</b>	60 KG.	132 KG.	100 KG.	TODAS SON CORRECTAS	
11	"ES LA TENDENCIA DE GIRO QUE EJERCE UNA FUERZA EN TORNO A UN PUNTO", ESTE ENUNCIADO ES LA DEFINICIÓN DE:	<b>D</b>	PESO	BRAZO	FUERZA	MOMENTO DE FUERZA	
12	¿SI SE EFECTÚA UNA MODIFICACIÓN AL AVIÓN, SERÁ REQUERIDO UN PESAJE PARA RECALCULAR EL CENTRO DE GRAVEDAD?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
13	¿CUANTO 12 QTS DE ACEITE PESARÁN?	<b>D</b>	25.05 LB.	19.5 LB.	18 LB.	22.5 LB	
14	¿LAS FUERZAS QUE SE ENCUENTREN POR DELANTE DEL DATUM TENDRÁN MOMENTOS NEGATIVOS Y LAS QUE SE ENCUENTREN POR DETRÁS DEL DATUM TENDRÁN MOMENTOS POSITIVOS?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
15	EL CENTRO DE GRAVEDAD ES:	<b>D</b>	EL PUNTO DONDE CONVERGE EL VIENTO RELATIVO	EL CENTRO DONDE EL VIENTO TIENE MEJOR ÁNGULO	EL PUNTO IMAGINARIO DONDE SE ENCUENTRAN LAS FUERZAS DE PRESIÓN.	EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA CENTRADO TODO EL PESO DE LA AERONAVE	
16	¿PARA EL CÁLCULO DE PESO Y BALANCE EL PESO POR GALÓN DE COMBUSTIBLE Av Gas ES?:	<b>C</b>	7.5 LBS.	7.2 LBS.	6.0 LBS.	8.3 LBS.	
17	¿CÓMO SE LLAMA EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE (MTOW) MENOS EL COMBUSTIBLE CONSUMIDO EN RUTA?	<b>D</b>	PESO MÁXIMO DE RAMPA.	PESO DE FABRICA DEL AVIÓN	CARGA ÚTIL	PESO DE ATERRIZAJE	
18	¿AL DIVIDIR MOMENTO TOTAL DEL AVIÓN ENTRE EL PESO TOTAL DEL MISMO OBTENDREMOS?	<b>C</b>	EL DATUM	EL BRAZO	EL CENTRO DE GRAVEDAD.	LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA	
19	¿LA ECUACIÓN DE MOMENTO SE DEFINE CÓMO?:	<b>A</b>	$M = P \times B$	$M = P \times V$	$M = P \times T$	$M = T \times B$	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
20	¿SE DEFINE CÓMO CENTRO DE PRESIÓN?:	<b>B</b>	EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA APLICADA LA RESULTANTE DE LAS 4 FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE EL AVIÓN.	EL PUNTO IMAGINARIO DONDE CONVERGEN TODAS LAS FUERZAS SUSTENTADORAS	EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA CONCENTRADO TODOS LOS ESFUERZO QUE ACTÚAN SOBRE EL AVIÓN.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
21	EL PESO DEL COMBUSTIBLE AVGAS PARA LA AVIACIÓN GENERAL, ES DE:	<b>C</b>	7.5 LBS/GAL	7.0 LBS/GAL.	6.0 LBS/GAL.	6.5 LBS/GAL.	
22	SE DEFINE COMO PESO VACIO DE UNA AERONAVE:	<b>B</b>	EL PESO DE LA ESTRUCTURA, MOTORES, EQUIPO PERMANENTEMENTE INSTALADO, FULL ACEITE Y FULL COMBUSTIBLE	EL PESO DE LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE CON TODOS SUS ELEMENTOS FIJOS COMBUSTIBLE Y ACEITE NO DRENABLE	EL PESO DE LA ESTRUCTURA, MOTORES, EQUIPO PERMANENTEMENTE INSTALADO, PILOTOS, PASAJEROS Y EQUIPAJE.	EL PESO DE LA ESTRUCTURA, MOTORES, EQUIPOS PERMANENTEMENTE INSTALADO Y COMBUSTIBLE.	
23	LA LÍNEA DE REFERENCIA O DATUM SE DEFINE COMO:	<b>B</b>	LÍNEA HORIZONTAL IMAGINARIA QUE DEFINE LA DISTANCIA A LA QUE SE ENCUENTRA EL C.G.	LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA DESDE LA CUAL SE TOMAN LAS MEDIDAS HORIZONTALES DE BRAZO PARA LOS CÁLCULOS DE MOMENTOS:	LÍNEA RECTA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE SALIDA PARA EL CÁLCULO DE MOMENTOS.	LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA UBICADA POR EL PILOTO PARA TOMAR LAS MEDIDAS DE BRAZO PARA EL CÁLCULO DE MOMENTOS:	
24	¿QUÉ SIGNIFICA M.Z.F.W.?	<b>B</b>	PESO DEL AVIÓN CON MÁXIMO COMBUSTIBLE.	PESO MÁXIMO CON CERO COMBUSTIBLE.	PESO DEL COMBUSTIBLE DEL AVIÓN.	PESO DEL COMBUSTIBLE EN LOS DEPÓSITOS DEL FUSELAJE.	
25	¿EL PESO DE RAMPA MENOS EL PESO DEL COMBUSTIBLE CONSUMIDO DURANTE EL ENCENDIDO DE MOTORES Y OPERACIONES EN TIERRA ANTES DEL DESPEGUE DA COMO RESULTADO EL?:	<b>A</b>	PESO DE DESPEGUE.	PESO MÁXIMO DE RAMPA	PESO CERO COMBUSTIBLE	PESO DE LA CARGA ÚTIL (PAYLOAD)	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
26	¿AL DIVIDIR EL MOMENTO TOTAL DEL AVIÓN ENTRE EL PESO TOTAL DEL MISMO OBTENDREMOS?:	<b>C</b>	EL PESO VACIO DEL AVIÓN	LA UBICACIÓN DEL C.P. RESPECTO AL DATUM..	LA UBICACIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD	LA UBICACIÓN DEL DATUM DEL AVIÓN.	
27	¿EL PESO DE RAMPA, MENOS EL PESO VACIO DEL AVIÓN, DA COMO RESULTADO?:	<b>B</b>	LA CARGA PAGADA	LA CARGA ÚTIL	EL COMBUSTIBLE ABORDO DEL AVIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
28	EL BRAZO SE DEFINE CÓMO:	<b>D</b>	DISTANCIA VERTICAL DESDE EL C.G. DE UNA AERONAVE AL M.A.C.	DISTANCIA TRANSVERSAL TOMADA DESDE EL ESTABILIZADOR VERTICAL HASTA EL DATUM	LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA UTILIZADA PARA LOS CÁLCULOS DE MOMENTOS.	DISTANCIA HORIZONTAL DESDE EL CENTRO GRAVEDAD HASTA EL PUNTO DE APLICACIÓN DE UN PESO	
29	TOMANDO COMO REFERENCIA LA LÍNEA DATUM, TODAS LAS MEDIDAS TOMADAS HACIA LA IZQUIERDA DEL MISMO TENDRÁN MOMENTO NEGATIVO Y HACIA LA DERECHA TENDRÁN MOMENTO POSITIVO?	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
30	¿CUÁLES SON LOS FACTORES QUE AFECTAN EL PESO Y BALANCE DE UNA AERONAVE?:	<b>C</b>	PRESIÓN, TEMPERATURA, ELEVACIÓN Y DENSIDAD	ELEVACIÓN, ALTITUD POR DENSIDAD Y LONGITUD DE PISTA	TEMPERATURA, ELEVACIÓN DE LA PISTA, LONGITUD, GRADIENTE Y VIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
31	¿QUÉ SIGNIFICA PARA UD., QUE UNA AERONAVE ESTÉ SOMETIDA A 2G (DOS GRAVEDADES)?	<b>B</b>	QUE SOBRE LA AERONAVE ACTÚAN LAS FUERZAS CENTRÍFUGAS Y CENTRÍPETA.	QUE LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE SE ENCUENTRA SOPORTANDO EL DOBLE DE SU PESO.	QUE LA FUERZA DE ATRACCIÓN DE LA TIERRA ES EL VALOR DE EL PESO DE LA AERONAVE MULTIPLICADO POR 1.3G.	SON CONDICIONES ANORMALES QUE SOLO AFECTAN AL CUERPO HUMANO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
32	¿QUÉ ES CARGA PAGADA?	<b>C</b>	ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO VACÍO (EW) Y EL PESO OPERACIONAL (OW)	ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO BÁSICO (BW) Y EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE (MTOW)	ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO OPERACIONAL (OW) Y EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE.	ES LA SUMA DE LA CARGA, GASOLINA, EQUIPAJE Y LA TRIPULACIÓN.	
33	¿QUÉ ENTIENDE UD., POR TARA?	<b>A</b>	ES UNA CARGA INÚTIL COLOCADA DE MANERA FIJA EN LA AERONAVE CON EL FIN DE BALANCEARLA Y ASÍ TENER DENTRO DE LOS LÍMITES EL CENTRO DE GRAVEDAD	ES UNA CARGA ÚTIL PARA LOS EFECTOS DEL PESO Y BALANCE.	ES UNA CARGA INÚTIL MOVIBLE SOLO USADA EN AEROPUERTOS DETERMINADOS.	ES UNA RELACIÓN ENTRE EL PESO VACÍO (EW) Y EL PESO OPERACIONAL (OW)	
34	¿CÓMO SE LLAMA EL PUNTO DONDE SE CONJUGAN LAS FUERZAS AERODINÁMICAS DE LA AERONAVE?	<b>B</b>	CENTRO DE GRAVEDAD	CENTRO DE PRESIÓN	PUNTO EQUIDISTANTE DEL CENTRO DE GRAVEDAD	PUNTO MEDIO DE LA CUERDA ALAR.	
35	¿QUÉ ENTIENDE UD., POR PESO VACÍO (EW) DE UNA AERONAVE?	<b>C</b>	ES EL PESO DESARROLLADO POR LA COMPAÑÍA OPERADORA	ES EL PESO DADO POR EL FABRICANTE COMO PESO REAL	ES EL PESO DE LA ESTRUCTURA FIJA MÁS EL COMBUSTIBLE Y ACEITE RESIDUAL	ES EL PESO SIN LOS PILOTOS NI PASAJEROS.	
36	¿POR QUÉ EL PESO DE RAMPA (RW) ES MAYOR QUE EL PESO DE DESPEGUE?:	<b>B</b>	PORQUE ESTA DETERMINADO POR LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE.	PORQUE CONTIENE EL COMBUSTIBLE NECESARIO PARA ENCENDIDO Y RODAJE	PORQUE ES DETERMINADO POR LAS TABLAS DE PERFORMANCE DE LA AERONAVE	PORQUE LA AERONAVE ESTA COMPENSADA EN UNA ATMÓSFERA ESTÁNDAR Y LA TEMPERATURA VARÍA EN CADA AEROPUERTO.	
37	¿LA LÍNEA DE REFERENCIA DATUM SE ENCUENTRA LOCALIZADA:?	<b>D</b>	EL PUNTO MEDIO DE LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA	TANGENCIAL CON LA NARIZ DE LA AERONAVE	EN EL CENTRO DE LOS PLANOS	EN CUALQUIER POSICIÓN INCLUSIVE FUERA DE LA AERONAVE	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
38	¿LA LÍNEA QUE SIRVE PARA LA MEDICIÓN HORIZONTAL DE TODOS LOS OBJETOS DENTRO DE UNA AERONAVE SE LLAMA?:	<b>A</b>	LÍNEA DATUM	LÍNEA DEL MAC. (PESO DE DESPEGUE)	CUERDA MEDIA AERODINÁMICA	LÍNEA DE REFERENCIA IMAGINARIA QUE PASA SOLAMENTE POR LA NARIZ DEL AVIÓN.	
39	¿LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA SIRVE PARA?	<b>C</b>	MEDICIONES VERTICALES DE PESOS	MEDICIONES HORIZONTALES DE CUALQUIER ELEMENTO COLOCADA EN EL AVIÓN.	PARA ESTABLECER LOS LÍMITES DEL CENTRO DE GRAVEDAD	LA POSICIÓN DEL CENTRO DE PRESIÓN.	
40	¿EL PRODUCTO DE LA MULTIPLICACIÓN DE BRAZO POR PESO SE LLAMA?:	<b>B</b>	PRODUCTO DE UN CUERPO	MOMENTO (POSITIVO O NEGATIVO) DE UN CUERPO	MOMENTOS HORIZONTALES DE CARGA	PRODUCTO DEL MOMENTO DE CARGA	
41	LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE DEBEN REALIZARSE:	<b>D</b>	AL REALIZAR EL PRIMER VUELO	CUANDO EL DESPACHADOR ENTREGUE EL SOBORDO	CUANDO LA AUTORIDAD DEL AEROPUERTO LO DECIDA	ANTES DE INICIAR CADA VUELO	
42	¿EL PESAJE DE LA AERONAVE DEBERÁ REALIZARSE CUÁNDO?	<b>A</b>	SE LLEVE A CABO REPARACIONES O MODIFICACIONES	CUANDO LA AUTORIDAD AERONÁUTICA LO CONSIDERE NECESARIO	CUANDO LA LISTA DE LOS EQUIPOS ESTE INCOMPLETA	A Y B SON CORRECTAS	
43	¿UN CENTRO DE GRAVEDAD MUY ADELANTADO TIENE POR CONSECUENCIA?	<b>D</b>	UNA CONDICIÓN ÓPTIMA PARA EL ATERRIZAJE	UNA CONDICIÓN ÓPTIMA PARA EL DESPEGUE	USA MENOS PISTA PARA DESPEGAR	NECESITA MÁS PISTA PARA DESPEGAR	
44	¿CUÁLES SON LOS FACTORES QUE DETERMINAN LA LONGITUD MÍNIMA NECESARIA PARA EL ATERRIZAJE?	<b>A</b>	TEMPERATURA, ALTITUD, GRADIENTE, PESO DE LA AERONAVE Y LA DIRECCIÓN E INTENSIDAD DEL VIENTO	PESO, ALTITUD, DENSIDAD, GRADIENTE Y TEMPERATURA.	DENSIDAD, PESO TEMPERATURA Y GRADIENTE	ALTURA Y PESO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
45	¿CUÁL ES LA CONDICIÓN MÁS SEVERA QUE SE PUEDE PRESENTAR EN UNA AERONAVE, SEGÚN LO QUE SE INDICA A CONTINUACIÓN?	<b>D</b>	CENTRO DE GRAVEDAD ADELANTADO	CENTRO DE GRAVEDAD ADELANTADO Y FUERA DE SUS LÍMITES	CENTRO DE GRAVEDAD MUY ATRASADO	CENTRO DE GRAVEDAD MUY ATRASADO Y FUERA DE SUS LÍMITES.	
46	LOS LÍMITES ENTRE LOS CUALES SE PUEDE ENCONTRAR EL CENTRO DE GRAVEDAD DEL AVIÓN SON DETERMINADOS POR:	<b>A</b>	LÍMITE ANTERIOR Y LÍMITE POSTERIOR	LÍMITE SUPERIOR Y LÍMITE INFERIOR	LAS AUTORIDADES DEL AEROPUERTO DONDE SE ESTE OPERANDO	LAS REGULACIONES AÉREAS DE CADA PAÍS.	
47	LA CARGA ÚTIL ES:	<b>B</b>	LA CARGA PAGADA	EL PESO DE RAMPA MENOS EL PESO VACIO DE la aeronave	EL COMBUSTIBLE ABORDO DEL AVIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
48	SI UN AVIÓN PRESENTA DIFICULTADES PARA PODER ELEVAR LA NARIZ Y CONTROLAR LA MISMA DEBIDO A CARGA MAL DISTRIBUIDA, PODEMOS ASUMIR QUE ES MOTIVADO A QUE EL CENTRO DE GRAVEDAD SE ENCUENTRA:	<b>C</b>	NO INFLUYE SOBRE ESTA CONDICIÓN	A LA MITAD DEL RANGO DEL C.G.	MUY ADELANTADO	MUY ATRASADO.	
49	¿CUÁL SERÁ EL MOMENTO DE 20 GALONES DE AVGAS COLOCADOS A 40 PULGADAS DEL DATUM?	<b>C</b>	5500 LBS/PULGADA	6000 LBS/PULGADA	4800 LIBRAS/PULGADA	3000 LIBRAS/PULGADA	
50	¿LA FUERZA NATURAL DE LA TIERRA QUE ATRAE TODOS LOS CUERPOS AL CENTRO DE ELLA SE LLAMA?:	<b>D</b>	SUSTENTACIÓN	CENTRO DE PRESIÓN	CENTRO DE GRAVEDAD	GRAVEDAD.	
51	¿COMO SE OBTIENE EL ZFW (EL PESO CERO COMBUSTIBLE)?	<b>A</b>	OW (PESO OPERACIONAL) + P/L (CARGA PAGADA) - COMBUSTIBLE	EW (PESO VACIO) + P/L (CARGA PAGADA)	TOW (PESO DE DESPEGUE) - FHA, (COMBUSTIBLE MÍNIMO A BORDO)	LW (PESO DE ATERRIZAJE) - FHA. (COMBUSTIBLE MÍNIMO A BORDO)	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
52	DIGA CÓMO SE OBTIENE EL PESO DE DESPEGUE (TOW):	<b>C</b>	SEGÚN TABLAS	LA SUMA DE LOS SIGUIENTES PESOS EW + P/L + COMBUSTIBLE + PASAJEROS + ELEMENTOS OPERACIONALES (SILLAS, MANUALES, COMIDAS, ETC).	LA SUMA DE OW, (PESO OPERACIONAL) + P/L (CARGA PAGADA)	DE ACUERDO A LAS CONDICIONES DE PISTA.	
53	LOS MANUALES DE LA AERONAVE, EL BOTE SALVAVIDAS Y LOS EQUIPOS MISCELÁNEOS FORMAN PARTE DEL:	<b>B</b>	MTOW	PESO BÁSICO VACÍO BW	PAYLOAD, CARGA PAGADA	EW	
54	EN UN VUELO NORMAL EL CENTRO DE GRAVEDAD:	<b>A</b>	NO DEBE MOVERSE	SE MUEVE DEPENDIENDO DE LA DENSIDAD DEL AIRE	SE MUEVE AL VARIAR EL ÁNGULO DE ATAQUE	SOLO SE MUEVE CONDICIONES DE FUERTE TURBULENCIA.	
55	CON RESPECTO A LA SEGURIDAD DE VUELO SE PUEDE DECIR:	<b>D</b>	QUE UN CENTRO DE GRAVEDAD MUY ADELANTADO NO AFECTA	QUE UN CENTRO DE GRAVEDAD MUY ATRASADO NO AFECTA	NO TIENE INCIDENCIA QUE EL CENTRO DE GRAVEDAD ESTE ADELANTADO O ATRASADO PARA LA SEGURIDAD.	EL CENTRO DE GRAVEDAD DEBE ESTAR DENTRO LOS LÍMITES ANTERIORES Y POSTERIORES .	
56	CUANDO REALIZAMOS LA OPERACIÓN MATEMÁTICA DE DIVIDIR TODOS LOS MOMENTOS RESULTANTES ENTRE LA SUMATORIA DE LOS PESOS de la aeronave OBTENDREMOS COMO RESULTADO:	<b>C</b>	LA RELACIÓN ENTRE PESO Y MOMENTO	LA GRAVEDAD RESULTANTE DEL PESO	CENTRO DE GRAVEDAD	CENTRO DE PRESIÓN	
57	EL PESO BÁSICO MÁS EL COMBUSTIBLE DISPONIBLE A BORDO (FHA) DARÁ COMO RESULTADO :	<b>C</b>	PESO EN RAMPA	PESO REAL DE DESPEGUE	PESO OPERACIONAL BOW	PESO DE ATERRIZAJE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
58	LA LÍNEA DE REFERENCIA (DATUM LINE) UTILIZADA EN LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE DEL AVIÓN PUEDE UBICARSE:	<b>D</b>	EN LA NARIZ DEL AVIÓN	EN EL BORDE DE ATAQUE DEL ALA	DELANTE DE LA NARIZ DEL AVIÓN	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
59	LA MTOW REPRESENTA EL MÁXIMO PESO DE UNA AERONAVE EN RAMPA	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
60	LA CARGA ÚTIL ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO MÁXIMO Y EL PESO VACIO	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
61	EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA QUE ESTA SITUADO TODO EL PESO DE LA AERONAVE SE DENOMINA CENTRO DE GRAVEDAD	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
62	LA LÍNEA DATUM ES LA LÍNEA HORIZONTAL DONDE SE CONSIDERA APLICADA TODA LA FUERZA DE GRAVEDAD	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
63	LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE DEBEN REALIZARSE AL FINAL DEL VUELO	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
64	EN UN VUELO NORMAL EL CENTRO DE GRAVEDAD SE DESPLAZA DE FORMA CONSTANTE	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
65	SI EL CENTRO DE GRAVEDAD DE UNA AERONAVE ESTA ADELANTADO LA AERONAVE TARDARA EN ROTAR	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
66	PARA CONVERTIR DE KG A LBS SE MULTIPLICA POR 2.2	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
67	LA CARGA ÚTIL ES IGUAL AL LASTRE	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
68	EL PRODUCTO DE LA MULTIPLICACIÓN BRAZO POR PESO DA EL MOMENTO	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
69	EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE ES IGUAL AL PESO VACIO	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
70	UN CENTRO DE GRAVEDAD MUY ATRASADO PERMITIRÁ QUE LA AERONAVE ROTE ANTES	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
71	LA LÍNEA DATUM ES UNA LÍNEA IMAGINARIA DADA POR EL FABRICANTE	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
72	EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE SIEMPRE SERA EL MISMO QUE EL PESO MÁXIMO DE ATERRIZAJE	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
73	EL PESO VACIO ES EL PESO PREDETERMINADO DE LA AERONAVE POR EL FABRICANTE	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
74	LA INCORRECTA DISTRIBUCIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD NO AFECTA AL VUELO	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
75	SI EL AVIÓN SE VUELVE INESTABLE ES POSIBLE QUE ESTE MAL DISTRIBUIDO LAS CARGAS DENTRO DE LA AERONAVE	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
76	EL PESO DE ATERRIZAJE ES EL PESO DE DESPEGUE MENOS EL COMBUSTIBLE EN RUTA	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
77	LA ECUACIÓN PARA SACAR EL MOMENTO ES PESO MENOS EL COMBUSTIBLE	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
78	EL PESO DEL COMBUSTIBLE NO SE TOMA EN CUENTA PARA LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			



## Regulaciones Comercial Ultraliviano

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 103 ES APLICABLE A:	<b>C</b>	AVIONES COMERCIALES.	AERONAVES DE CARGA.	VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
2	¿CUÁL ES PESO MÁXIMO DE DESPEGUE DE UN UL O ULM ES?	<b>B</b>	800 KG	450 KG	750 KG	360 KG
3	LA CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS SEGÚN LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 103 ES:	<b>B</b>	MÚLTIPLES, SIMPLES Y COMPUESTOS	PRIMARIOS, BÁSICOS Y AVANZADOS.	GRANDES, MEDIANOS Y PEQUEÑOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
4	LOS ULTRALIVIANOS PRIMARIOS COMPRENDEN:	<b>A</b>	TRIKES	PLANEADOR	GLOBO	TODOS LOS ANTERIORES.
5	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES SEGÚN LA RAV 103 ES UN ULTRALIVIANO BÁSICO?	<b>C</b>	GLOBO	MICRO AVIÓN	PLANEADORES	AVIONETA
6	CUAL ES EL PESO VACÍO DE UN ULTRALIVIANO BÁSICO, EXCLUYENDO FLOTADORES Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD ADICIONAL?	<b>C</b>	400 KG	330 KG	230 KG	180 KG
7	LOS ULTRALIVIANOS AVANZADOS DEBEN SEGÚN LA RAV 103 ,TENER UN PESO VACÍO MÁXIMO:	<b>B</b>	IGUAL O INFERIOR A 200 KG	IGUAL O INFERIOR 300 KG, EXCLUYENDO FLOTADORES Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD ADICIONAL.	IGUAL O MAYOR DE 156 KG	IGUAL O MAYOR A 300 KG, EXCLUYENDO FLOTADORES Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD ADICIONAL.
8	¿A QUIÉN DEBEN SER INFORMADOS TODOS LOS ACCIDENTES O INCIDENTES?	<b>D</b>	AL PUESTO POLICIAL MAS CERCANO	AL DUEÑO DEL AVIÓN	AL FABRICANTE DEL EQUIPO	A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

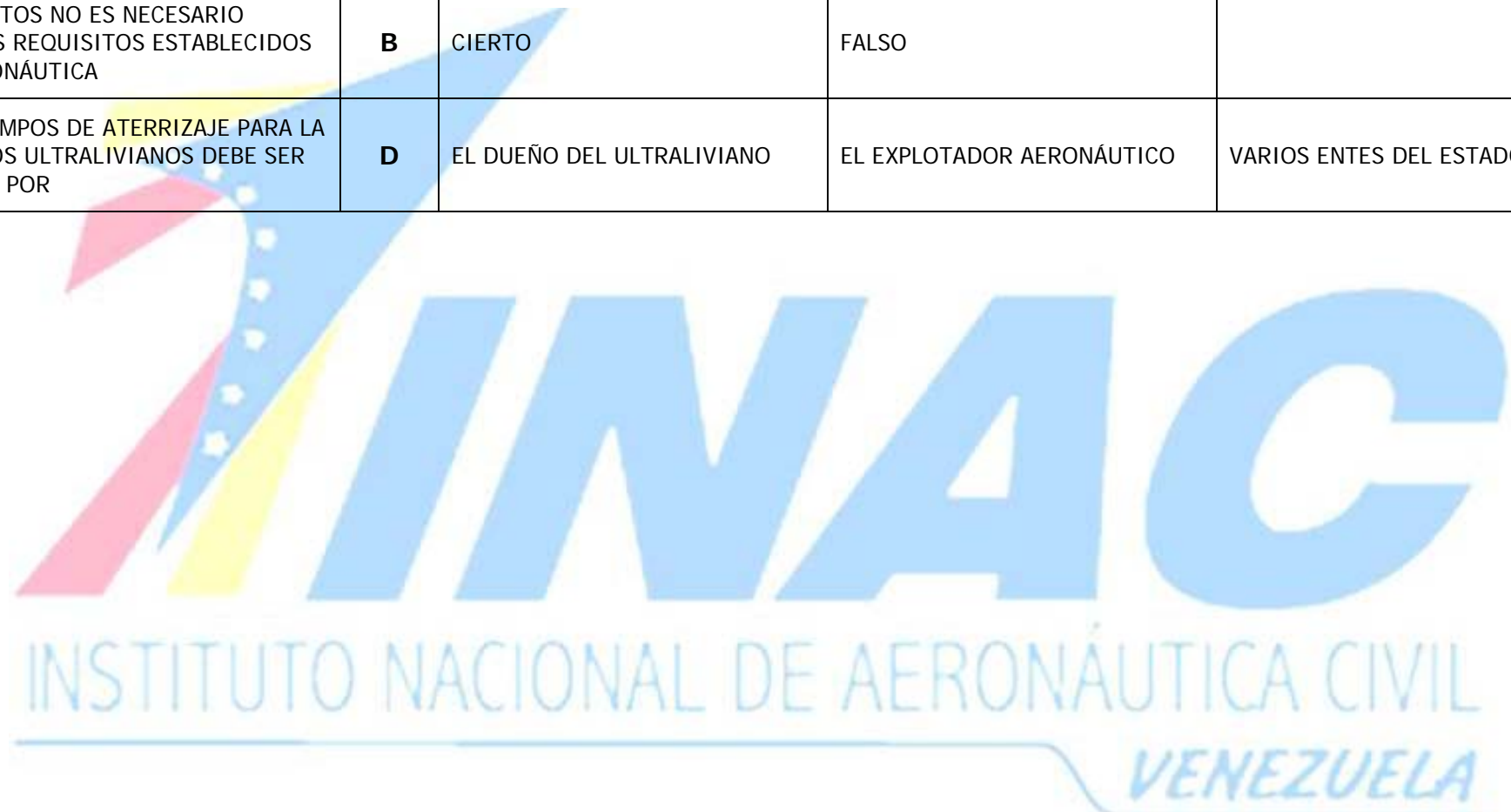
Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	SEGÚN LA RAV 103, LITERAL (B) LA COMUNICACIÓN DEL ACCIDENTE/INCIDENTE DEBE ENTREGARSE A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA EN UN LAPSO DE:	C	24 HORAS COMO MÍNIMO	36 HORAS COMO MÁXIMO	72 HORAS, COMO MÁXIMO DESPUÉS DE OCURRIDO EL EVENTO.	48 HORAS COMO MÁXIMO.
10	SEGÚN LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 103, ¿QUIÉN ESTABLECE LA FORMA Y MANERA DE REPORTAR Y NOTIFICAR LOS ACCIDENTES/INCIDENTES?	C	EL FABRICANTE	EL DUEÑO DEL EQUIPO	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
11	CUANDO LA AUTORIDAD AERONÁUTICA O SUS DESIGNADOS LO SOLICITEN, CUALQUIER PERSONA QUE OPERE UN VEHÍCULO ULTRALIVIANO BAJO LA REGULACIÓN 103 DEBE PERMITIR LA INSPECCIÓN DEL VEHÍCULO	A	VERDADERO	FALSO		
12	EN LA SECCIÓN 103.3 DE LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 103 SE ESTABLECEN:	B	LOS EQUIPOS ADICIONALES	LOS REQUISITOS DE INSPECCIÓN	EXCEPCIONES	CERTIFICACIÓN
13	NINGUNA PERSONA PUEDE OPERAR UN VEHÍCULO ULTRALIVIANO A MENOS QUE:	C	SEA PILOTO DE ULTRALIVIANO	TENGA 21 AÑOS	POSEA UNA LICENCIA DE PILOTO DE ULTRALIVIANO DE CONFORMIDAD CON LA RAV 60	SEA DUEÑO DEL EQUIPO
14	¿CUÁL REGULACIÓN CONTIENE LA TERMINOLOGÍA EMPLEADA EN TODOS LOS CAPÍTULO, SECCIONES Y PARTES QUE COMPONEN LAS REGULACIONES AERONÁUTICAS VENEZOLANAS?	D	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 60	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 121	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 45	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 1
15	UN DIRIGIBLE ULV ES UN AERÓSTATO QUE CUMPLE CON LA DEFINICIÓN DE ULV Y ES PROPULSADO POR MOTOR.	A	CIERTO	FALSO		
16	AERÓSTATO QUE CUMPLE CON LA DEFINICIÓN DE ULV Y NO ES PROPULSADO POR MOTOR.	C	DIRIGIBLE ULV	GIROPLANO ULV	GLOBO ULV	NINGUNA DE LAS ANTERIORES



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
17	UN VEHÍCULO AÉREO ULTRALIVIANO TIENE UN PESO DE DESPEGUE NO MAYOR A 750 Kg.	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
18	¿UN VEHÍCULO AÉREO ULTRALIVIANO SE CARACTERIZA POR UNA CAPACIDAD MÁXIMA DE 2 ASIENTOS, INCLUYENDO EL PILOTO?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
19	UN VEHÍCULO AÉREO ULTRALIVIANO SE CARACTERIZA POR SU CABINA PRESURIZADA.	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
20	UN ULTRALIVIANO AVANZADO PUEDE TENER UN PESO VACÍO SUPERIOR A LOS 300 KG, EXCLUYENDO FLOTADORES Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD ADICIONAL	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
21	¿TODO ACCIDENTE E INCIDENTE DEBE SER INFORMADO A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
22	LOS VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS UTILIZADOS EN ACTIVIDADES COMERCIALES NO REQUIEREN UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL RESTRINGIDOS PARA ULTRALIVIANOS	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
23	LOS VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS UTILIZADOS EN ACTIVIDADES COMERCIALES REQUIEREN TENER UN CONTROL DE HORAS DE VUELO DEL VEHÍCULO, DEL MOTOR Y LAS HÉLICES	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
24	LOS VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS SÓLO PODRÁN OPERARSE ENTRE LA SALIDA Y PUESTA DEL SOL, EN TODOS LOS CASOS EN CONDICIONES DE VUELO VISUAL	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
25	LOS VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS CON MOTOR NO TIENEN QUE CEDER EL DERECHO DE PASO A LOS VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS SIN MOTOR.	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
26	¿CUÁNDO DOS VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS SE ENCUENTREN DE FRENTE, AMBOS DEBEN VIRAR A LA DERECHA PARA EVITAR UNA COLISIÓN?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
27	LOS VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS NO DEBEN USARSE EN OPERACIÓN TRIPULADA EN EL AIRE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
28	CUANDO DOS VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS SE ENCUENTRAN EN APROXIMACIÓN PARA ATERRIZAR, TIENE DERECHO DE PASO EL QUE SE ENCUENTRE MAS BAJO	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
29	¿CUÁL ES LA CARGA ALAR MÁXIMA DE UN ULTRALIVIANO AVANZADO?	<b>C</b>	25 Km/H	10 m/s <sup>2</sup>	38 kg/m <sup>2</sup>	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
30	LAS PROLONGACIONES DE LA PISTA DE ATERRIZAJE DEBEN ESTAR LIBRES DE OBSTÁCULOS QUE INTERFIERAN EN:	<b>D</b>	EL VUELO	EL REPOSTAJE	EL ASCENSO	LAS APROXIMACIONES Y DESPEGUES
31	EL CAMPO DE ATERRIZAJE DEBE TENER UNA LONGITUD MÍNIMA DE PISTA DE:	<b>B</b>	(200) X (40)	(300) X (15)	(300) X (20)	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
32	LOS DIFERENTES SISTEMAS Y EQUIPOS DEL ULTRALIVIANO DEBEN ESTAR EN PERFECTO ESTADO DE FUNCIONAMIENTO Y OPERACIÓN?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
33	EN EL CASO DE HELIPUERTOS NO ES NECESARIO CUMPLIR CON TODOS LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	B	CIERTO	FALSO		
34	LA UBICACIÓN DE LOS CAMPOS DE ATERRIZAJE PARA LA OPERACIÓN DE VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS DEBE SER PREVIAMENTE APROBADA POR	D	EL DUEÑO DEL ULTRALIVIANO	EL EXPLOTADOR AERONÁUTICO	VARIOS ENTES DEL ESTADO	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA



## TÉCNICAS DE VUELO ULTRALIVIANO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	SI LA DENSIDAD DEL AIRE DISMINUYE:	<b>A</b>	DISMINUYE LA RESISTENCIA	AUMENTA LA SUSTENTACIÓN	AUMENTA LA TRACCIÓN DE LA HÉLICE	AUMENTA LA RESISTENCIA
2	EL DESPEGUE CON VIENTO EN COLA ES:	<b>D</b>	RECOMENDABLE	OBLIGATORIO	SE DEBE HACER SIEMPRE	NO ES EN ABSOLUTO RECOMENDABLE
3	LA DENSIDAD DEL AIRE DEPENDE DE DOS FACTORES FUNDAMENTALES:	<b>C</b>	TEMPERATURA Y HUMEDAD	HUMEDAD Y PRESIÓN	PRESIÓN Y TEMPERATURA	ALTURA Y PRESIÓN
4	SI LA TEMPERATURA DE UN CAMPO DE VUELO AUMENTA CONSIDERABLEMENTE, LA CARRERA DE DESPEGUE SERÁ:	<b>C</b>	MENOR	IGUAL	MAYOR	NO AFECTA LA TEMPERATURA AL DESPEGUE
5	SE DEBERÁ DESPEGAR CUANDO LA TEMPERATURA DEL MOTOR SEA BAJA:	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO		
6	EL CÍRCULO MAYOR QUE CORTA A LA TIERRA, PASANDO POR EL ESTE Y EL OESTE, SE DENOMINA:	<b>B</b>	GREENWICH	ECUADOR	PARALELO	MERIDIANO
7	CUANDO NO EXISTAN PLANOS DE LOS TRÁFICOS, O SE CONVENGA LO CONTRARIO, LOS GIROS EN LOS TRÁFICOS DE DEBEN REALIZAR SIEMPRE POR LA :	<b>B</b>	DERECHA	IZQUIERDA		
8	CUALQUIER APARATO EN APUROS TIENE PRIORIDAD PARA ATERRIZAR:	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO		



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	PARA REALIZAR UN VIRAJE CONTINUO CON VIENTO Y DESCRIBIR UNA TRAYECTORIA CIRCULAR SOBRE EL MISMO PUNTO, SE DEBE:	<b>C</b>	AUMENTAR LA INCLINACIÓN PARA VIENTO EN CARA Y DISMINUIRLA PARA VIENTO EN COLA	AUMENTAR LA VELOCIDAD PARA VIENTO EN COLA Y GANAR ALTURA	AUMENTAR LA INCLINACIÓN PARA VIENTO EN COLA Y DISMINUIRLA PARA VIENTO EN CARA	AUMENTAR LA VELOCIDAD PARA VIENTO EN COLA Y PERDER ALTURA
10	¿CUÁL ES LA EQUIVALENTE EN KM/HSI LLEVAMOS UNA VELOCIDAD DE 40 NM/H?	<b>C</b>	40 KM/H	64 KM/H	72 KM/H	128 KM/H
11	¿QUÉ CAMPO ELEGIREMOS CON PRIORIDAD SI SUFRIMOS UNA PARADA DE MOTOR?	<b>B</b>	EL PRIMERO QUE ENCONTREMOS POR NUESTRA DERECHA	EL QUE SEA MÁS LLANO Y DURO POSIBLE POR LA ROPA DEL ULTRALIGERO	EL QUE TENGA HIERBA ALTA PARA FRENAR ANTES	CUALQUIER QUE NOS ENCONTREMOS POR NUESTRA IZQUIERDA
12	SI LA INCLINACIÓN DE LA PISTA ES HACIA ARRIBA, LA CARRERA DE DESPEGUE SERÁ:	<b>B</b>	MENOR	MAYOR	IGUAL	MENOR, PUES EL ULTRALIVIANO YA TIENE ÁNGULOS DE ATAQUE POSITIVO
13	¿QUÉ PRÁCTICA ES ACONSEJABLE REALIZAR DURANTE EL VUELO, PARA ATERRIZAR ANTE UNA POSIBLE EMERGENCIA?	<b>B</b>	MANTENER UNA VELOCIDAD CONSTANTE	OBSERVAR EL TERRENO POR DONDE SE VUELA	MANTENER UNA ALTURA CONSTANTE	OBSERVAR EL VUELO DE LOS PÁJAROS
14	SI SE SOBREPASA LA VELOCIDAD MÁXIMA DEL AVIÓN, PUEDE PRODUCIRSE:	<b>C</b>	PARADA DEL MOTOR	ENTRADA EN PÉRDIDA	DAÑOS ESTRUCTURALES	DISMINUCIÓN DE LA VELOCIDAD RELATIVA
15	SI UN ULTRALIVIANO VUELA CON VIENTO EN COLA DE 10 KM/H Y SU VELOCIDAD RELATIVA ES DE 80 KM/H, ¿CUAL SERÁ SU VELOCIDAD CON RESPECTO A TIERRA?	<b>C</b>	70 KM/H	80 KM/H	90 KM/H	100 KM/H
16	EL "EFECTO SUELO" DEPENDE DE:	<b>D</b>	EL ESTADO DE LA PISTA Y ALTITUD DEL CAMPO	LA TURBULENCIA CREADA POR EL FLUJO DE LA HÉLICE	LA POSICIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD RESPECTO AL CENTRO DE PRESIONES	LA ENVERGADURA DEL ALA Y SU DISTANCIA
17	¿QUÉ DEBEMOS HACER SI DURANTE EL VUELO NOTAMOS FUERTES RACHAS DE AIRE DEBIDAS A LA PROXIMIDAD DE UNA TORMENTA?	<b>C</b>	SEGUIR VOLANDO INCLUSO DENTRO DE ELLA	SEGUIR EL RUMBO AUNQUE LA CRUCEMOS	DESVIAR EL RUMBO HACIA EL CLARO MÁS CERCANO	LAS TORMENTAS NO SON PELIGROSAS PARA EL VUELO EN UN U.L.M

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
18	EN UN VIRAJE POR "DESPLAZAMIENTO DE PESO". EL PESO SE OPONE A LA MANIOBRA EN VEZ DE CONTRIBUIR COMO SUCEDER EN MANDO CONVENCIONAL:	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO		
19	EL ATERRIZAJE EN UN "DOS EJES" CON VIENTO CRUZADO DEBE REALIZARSE:	<b>D</b>	EN DIRECCIÓN DE LA PISTA	VIENTO EN COLA	EN DIRECCIÓN OPUESTA A LA TRAYECTORIA DE VUELO	APROADO AL VIENTO
20	LOS TRAMOS DEL MODELO DE TRÁFICO SON:	<b>D</b>	DESPEGUE-VIENTO EN COLA-BASE-ATERRIZAJE	DESPEGUE-VIRAJE-VIENTO EN COLA-APROXIMACIÓN FINAL	DESPEGUE- ATERRIZAJE	DESPEGUE O CARA AL VIENTO -VIENTO CRUZADO-PIERNA CON VIENTO-BASE- APROXIMACIÓN FINAL Y ATERRIZAJE
21	LA "APROXIMACIÓN DE ALTA ENERGÍA" TIENE COMO MISIÓN	<b>C</b>	REALIZAR EL DESCENSO MÁS LENTAMENTE	PROPORCIONAR UNA MAYOR DISTANCIA DE ASCENSO	PROPORCIONAR UNA MAYOR DISTANCIA DE PLANEADO MEDIANTE VELOCIDAD EXTRA.	REALIZAR EL DESCENSO A PLENA POTENCIA.
22	EN UN ATERRIZAJE, LA NIVELACIÓN Y PLANEADO NECESARIO PARA REALIZAR UNA TOMA DE CONTACTO EN LAS MEJORES CONDICIONES SE DENOMINA:	<b>B</b>	TOMA DE CONTACTO.	RECOGIDA	CARRERA DE RODAJE	VUELO DE CRUCERO
23	PARA REALIZAR UN VIRAJE PRONUNCIADO Y NO PERDER ALTURA, SE DEBE:	<b>D</b>	DISMINUIR LA VELOCIDAD DEL AVIÓN.	AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE.	DAR UN MAYOR ÁNGULO DE INCLINACIÓN	AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL AVIÓN.
24	SI SE VA A CRUZAR UNA MONTAÑA O COLINA POR EL LADO DEL SOTAVENTO, ES RECOMENDABLE:	<b>D</b>	RODEAR LA CADENA MONTAÑOSA	GANAR ALTURA SUFICIENTE Y CRUZARLA CON UN ÁNGULO DE INCLINACIÓN.	NO CRUZARLA	CRUZARLA DE PRISA
25	EN UN VIRAJE EN "TRES EJES" LA MANIOBRA CONSTA BÁSICAMENTE DE:	<b>D</b>	ALABEO Y GUIÑADA	RESBALE Y CONTROL DE DIRECCIÓN	CONTROL DE PROFUNDIDAD Y DIRECCIÓN	ALABEO Y CONTROL DE CABECEADO.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
26	EN UN ATERRIZAJE, EL MOMENTO EN EL CUAL LAS RUEDAS CONTACTAN CON EL SUELO, SE DENOMINA:	<b>B</b>	CARRERA DE RODAJE.	TOMA DE CONTACTO.	VUELO DE CRUCERO	RECOGIDA.
27	UN VIENTO DE COLA:	<b>C</b>	AUMENTA LA VELOCIDAD RELATIVA Y AUMENTA CON RESPECTO A TIERRA.	DISMINUYE LA VELOCIDAD RELATIVA Y DISMINUYE CON RESPECTO A TIERRA.	DISMINUYE LA VELOCIDAD RELATIVA	AUMENTA LA VELOCIDAD RELATIVA Y DISMINUYE CON RESPECTO A TIERRA.
28	EL ATERRIZAJE CON VIENTO EN CARA, PERMITIRÁ:	<b>D</b>	UNA MAYOR VELOCIDAD DE APROXIMACIÓN RESPECTO A TIERRA.	UNA MAYOR CARRERA Y PISTAS MÁS LARGAS.	ATERRIZAR A MAYOR VELOCIDAD	ATERRIZAR EN PISTAS MÁS CORTAS.
29	¿CÓMO INFLUYE EN EL ATERRIZAJE EL "EFECTO SUELO"?	<b>A</b>	ALARGA EL PLANEADO ANTES DE LA TOMA.	SE REALIZA EN FORMA BRUSCA.	DISMINUYE CONSIDERABLEMENTE LA CARRERA DE ATERRIZAJE.	PERMITE REALIZAR LA TOMA DE CONTACTO RÁPIDAMENTE.
30	SI AUMENTA LA VELOCIDAD DE VUELO, LA RESISTENCIA PARÁSITA DEL ULTRALIGERO:	<b>C</b>	SE MANTIENE IGUAL.	AUMENTA LA RESISTENCIA INDUCIDA.	AUMENTA.	DISMINUYE.
31	PARA MINIMIZAR LA POSIBILIDAD DE COLISIÓN CUANDO SE EFECTÚEN LAS MANIOBRAS EN TORNO AL DESPEGUE, EL PILOTO DE ULTRALIGEROS, DEBERÁ:	<b>C</b>	APRESURAR LAS MANIOBRAS.	EFECTUAR LENTAMENTE LAS MANIOBRAS.	CEDER EL PASO A OTROS ULTRALIGEROS.	NO HACER NADA POR SI VIENE OTRO ULTRALIVIANO.
32	SI NADA MÁS AL DESPEGAR NOTAMOS UNA BAJA VELOCIDAD, LA MEDIDA MÁS RECOMENDABLE ES:	<b>C</b>	PONER MÁXIMA POTENCIA AL MOTOR.	DAR MAYOR ÁNGULO DE ASCENSO.	CEDER PALANCA HACIA ADELANTE PARA RECUPERARLA.	DAR MAYOR ÁNGULO DE ATAQUE.
33	SI UNA PISTA TIENE BARRO, LA CARRERA DE DESPEGUE SERÁ:	<b>A</b>	MENOR POR SER MÁS DESLIZANTE.	MAYOR	IGUAL QUE SIN BARRO.	MENOR, PUES CUANDO HAY BARRO HAY BAJAS PRESIONES.
34	NO SE DEBE VIRAR A VIENTO EN COLA NADA MÁS DESPEGAR Y A POCA ALTURA, PORQUE:	<b>D</b>	AUMENTA LA VELOCIDAD RELATIVA DEL AVIÓN	AUMENTA EL ÁNGULO DE ASCENSO.	DISMINUYE LA VELOCIDAD DEL AVIÓN CON RESPECTO A TIERRA.	DISMINUYE LA VELOCIDAD RELATIVA DEL AVIÓN.



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
35	SI EN UNA PISTA DE TIERRA TENEMOS HIERBA ALTA, LA CARRERA DE DESPEGUE SERÁ:	<b>C</b>	MENOR, PUES LA HIERBA PRODUCE MAYOR EFECTO SUELO.	IGUAL	MENOR	MAYOR.
36	PARA MANTENER UN VIRAJE UNIFORME Y CONTINUO CON VIENTO EN CALMA:	<b>B</b>	SE DEBE PISAR MÁS PIE Y CEDER MENOS PALANCA.	SE DEBE PISAR MENOS PIE Y CEDER MÁS PALANCA	EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN DEBE PERMANECER CONSTANTE.	EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN DEBE SER CADA VEZ MAYOR.
37	¿CON QUÉ FIN SE DEBE VOLAR SIEMPRE POR ESPACIOS ABIERTOS?	<b>B</b>	PARA MANTENER UNA VELOCIDAD DE CRUCERO CONSTANTE.	PARA OBTENER SEGURIDAD ANTE UNA TOMA DE EMERGENCIA.	PARA OBTENER UNA MEJOR VISIBILIDAD DE VUELO.	PARA PODER REALIZAR VUELOS RASANTES DE RECONOCIMIENTO.
38	SI UN ULTRALIVIANO, SE ENCUENTRA EN APROXIMACIÓN FINAL, OTRO ESTÁ EN BASE PERO MÁS BAJO Y UN TERCERO SE ENCUENTRA EN CABECERA DE PISTA PARA DESPEGAR, ¿QUIÉN TIENE PREFERENCIA?	<b>B</b>	EL DE CABECERA DE PISTA	EL QUE ESTÁ EN APROXIMACIÓN FINAL.	EL QUE ESTÁ EN BASE.	LOS TRES TIENEN PREFERENCIA.
39	EL ATERRIZAJE CON VIENTO DE COLA, ES:	<b>D</b>	OBLIGATORIO	RECOMENDABLE	SE DEBE HACER SIEMPRE	NO ES EN ABSOLUTO RECOMENDABLE.
40	NO SE DEBE VOLAR PRÓXIMOS A OTRO AVIÓN, O EN FORMACIÓN, POR:	<b>C</b>	AUMENTO DE LA VELOCIDAD RELATIVA DEL ÚLTIMO AVIÓN	DISMINUCIÓN DE LA VELOCIDAD RELATIVA DEL AVIÓN PRECEDENTE.	PELIGRO DE COLISIÓN	PELIGRO ANTE UN ATERRIZAJE DE EMERGENCIA.
41	SE PUEDE REALIZAR UN VUELO EN UN ULTRALIGERO EN CONDICIONES IMC	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
42	EN EL ATERRIZAJE CON VIENTO DE COLA	<b>A</b>	TENDREMOS MAYOR RECORRIDO EN EL ATERRIZAJE	NO TENDRÁ NINGÚN EFECTO	LA DISTANCIA SERA MENOR EN EL ATERRIZAJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
43	EN APROXIMACIÓN AL ATERRIZAJE ES ESENCIAL EL CONTROL DE	<b>C</b>	ALTITUD Y VIRAJE	GUIÑADA Y ALABEO	VELOCIDAD Y ACTITUD	POTENCIA



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
44	SI AL APROXIMAR A LA PISTA DE ATERRIZAJE SE TIENE DIFICULTAD POR RÁFAGAS DE VIENTO DEBEMOS	<b>A</b>	MOTOR Y AL AIRE	ATERRIZAR RÁPIDAMENTE	DISMINUIR LA VELOCIDAD	CONTINUAR CON EL ATERRIZAJE
45	EL MEJOR RÉGIMEN DE APROXIMACIÓN ES AQUEL	<b>C</b>	CUANDO VARIAMOS CONSTANTEMENTE NUESTRO ANGULO DE ATAQUE	EL EFECTUADO POR ENCIMA DE SENDA DE PLANEADO	CUANDO MANTENEMOS UN ANGULO DE ATAQUE CONSTANTE	A y B SON CORRECTA
46	LA VELOCIDAD DE PERDIDA ES DETERMINADA POR	<b>A</b>	EL FABRICANTE DEL ULTRALIGERO O ULTRALIVIANO	EL PILOTO	EXPLOTADOR DE LA AERONAVE	
47	UNA ALTITUD DE DENSIDAD BAJA SUPONE UNA CARRERA DE ATERRIZAJE	<b>B</b>	LARGA	CORTA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
48	UNA ALTA ALTITUD DE DENSIDAD SUPONE UNA CARRERA DE ATERRIZAJE	<b>B</b>	CORTA	LARGA	SIN EFECTO ADVERSOS	
49	EL EFECTO SUELO NO AFECTA LA CARRERA DE ATERRIZAJE SINO A LA DISTANCIA DE ATERRIZAJE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
50	EN EL EFECTO SUELO LA RESISTENCIA DISMINUYE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
51	UN PATRÓN DE TRAFICO ESTÁNDAR SE REALIZARA POR	<b>C</b>	LA DERECHA	CONVENIENCIA	LA IZQUIERDA	A Y B SON CORRECTAS
52	EN CASO DE EMERGENCIA SE DEBERÁ	<b>A</b>	NOTIFICAR A LA ESTACION ATC Y PROCEDER AL ATERRIZAJE	NOTIFICAR A LA ESTACION ATC Y MANTENERSE EN EL AIRE	RESOLVER LA EMERGENCIA ANTES DE NOTIFICAR	NINGUNA ES CORRECTA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
53	SE PUEDE REALIZAR UN VUELO EN UN ULTRALIGERO EN CONDICIONES VMC	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
54	EN PRESENCIA DE CALIMA EN LA APROXIMACIÓN NUESTRA VISIÓN	<b>B</b>	AUMENTAR	DISMINUIRÁ	SERA IGUAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
55	A MAYOR VELOCIDAD LA RESISTENCIA PARASITA	<b>C</b>	DISMINUYE	PERMANECE IGUAL	AUMENTA	A Y B SON CORRECTAS
56	SI EN APROXIMACIÓN AL ATERRIZAJE NUESTRA VELOCIDAD AUMENTA	<b>A</b>	DISMINUIREMOS LA POTENCIA	AUMENTAREMOS LA POTENCIA	INCREMENTAMOS EL ANGULO DE ATAQUE	
57	EN EL TRAMO DEL TRAFICO, TRAMO CON EL VIENTO TENDREMOS	<b>C</b>	VIENTO DE FRENTE	VIENTO CRUZADO	VIENTO DE COLA	VIENTO ASCENDENTE
58	EN APROXIMACIÓN FINAL OBSERVAMOS DOS LUCES ROJAS Y DOS LUCES BLANCA EN EL PAPI ESTAREMOS	<b>C</b>	POR ENCIMA DE SENDA DE PLANE0	POR DE BAJO DE LA SENDA DE PLANE0	EN LA SENDA CORRECTA DE PLANE0	LEJOS DE LA SENDA DE PLANE0
59	CON VIENTO DE CARA EN APROXIMACIÓN FINAL EL ANGULO DE ATAQUE SERA MAYOR QUE CON VIENTO DE COLA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
60	CON UN MISMO RÉGIMEN DE POTENCIA, AL SUBIR LA NARIZ DEL ULTRALIVIANO	<b>C</b>	LA VELOCIDAD AUMENTA	LA VELOCIDAD PERMANECE IGUAL	LA VELOCIDAD DISMINUYE	A Y B SON CORRECTAS
61	EN LOS TRÁFICOS NO ESTÁNDAR SERÁN REALIZADO POR LA DERECHA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		