

## AERODINÁMICA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	¿A QUÉ SE DEBE EL RUIDO CARACTERÍSTICO QUE PRODUCE EL CHORRO DE LAS TURBINAS ESPECIALMENTE CON ALTA POTENCIA?	<b>C</b>	EL FLUJO TURBILLONARIO DE LA CORRIENTE DE AIRE GENERADA POR EL COMPRESOR	A LA COMPRESIBILIDAD FORMADA EN LOS ALABES DE LA TURBINA	AL CHOQUE DE LAS MOLÉCULAS DE AIRE CALIENTE DEL CHORRO CON LAS MENOS CALIENTES O FRÍAS DE LA ATMÓSFERA CIRCUNDANTE	
2	¿A QUÉ SE DENOMINA FACTOR DE CARGA EN UNA AERONAVE?	<b>A</b>	LA RELACIÓN ENTRE LA SUSTENTACIÓN Y EL PESO DEL AVIÓN.	LA RELACIÓN ENTRE LA SUSTENTACIÓN Y LA VELOCIDAD DEL AVIÓN.	LA RELACIÓN ENTRE EL PESO DEL AVIÓN Y LA POTENCIA DISPONIBLE.	
3	¿CÓMO SE CONOCE LA SIGUIENTE EXPRESIÓN (VS X 1.3)?	<b>C</b>	VELOCIDAD DE SEGURIDAD	VELOCIDAD DE PÉRDIDA	VELOCIDAD DE APROXIMACIÓN	
4	¿CÓMO SE DENOMINA LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR LOS TORBELLINOS EN LA PUNTA DEL ALA?	<b>A</b>	RESISTENCIA INDUCIDA	RESISTENCIA PARÁSITA	RESISTENCIA DE FORMA	
5	¿CÓMO SE DENOMINAN, LOS PLANOS CON ELEMENTOS ESTRUCTURALES EXTERNOS?	<b>B</b>	CANTILEVER	CON MONTANTES	DIEDRO	
6	¿CÓMO SE DETERMINA EL ÁREA DE UN ALA?	<b>A</b>	MULTIPLICANDO LA ENVERGADURA POR LA CUERDA MEDIA	SUMANDO LA ENVERGADURA POR LA CUERDA MEDIA	MULTIPLICANDO LA ENVERGADURA POR EL 25% DE LA CUERDA	
7	¿CÓMO SE GENERAN LOS TORBELLINOS DE PUNTA DE ALA?	<b>C</b>	POR EL DESPLAZAMIENTO DEL AIRE POR EL INTRADÓS	POR EL DESPLAZAMIENTO DEL AIRE POR EL EXTRADÓS	POR EL DESPLAZAMIENTO DE MAYOR PRESIÓN DEBAJO DEL ALA A LA ZONA DE MENOR PRESIÓN POR ENCIMA DEL ALA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
8	¿CÓMO SE LLAMA LA SUPERFICIE CAPAZ DE CREAR MAYOR SUSTENTACIÓN?	<b>B</b>	LOS ALERONES	LOS FLAPS	LOS COMPENSADORES	
9	¿CUÁL DE ESTAS CUALIDADES FÍSICAS CORRESPONDE AL AIRE?	<b>C</b>	INCOMPRESIBLE	BUEN CONDUCTOR DEL CALOR	MAL CONDUCTOR DEL CALOR	
10	¿CUÁL DE ESTOS ELEMENTOS CONTRIBUYE MÁS A LA ESTABILIDAD DIRECCIONAL?	<b>C</b>	LAS ALAS CON FLECHA REGRESIVA	EL FUSELAJE	EL PLANO DE COLA VERTICAL	
11	¿CUÁL DE LAS ASEVERACIONES ABAJO MENCIONADAS, CORRESPONDE AL CONCEPTO TERMODINÁMICO DE ENTALPÍA DE LA CORRIENTE DE AIRE?	<b>B</b>	EL AUMENTO DE LA TENSIÓN DE VAPOR DE AGUA CON LA PRESIÓN	LA SUMA DE LA ENERGÍA INTERNA MÁS LA ENERGÍA EXTERNA DEL AIRE	LA PÉRDIDA DE VELOCIDAD DE LA CORRIENTE AL AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN POR CAMBIO DE LA GEOMETRÍA DEL ALA	
12	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS SERÁ EL MÁS CORRECTO CON RESPECTO AL CONCEPTO DE SUSTENTACIÓN?	<b>C</b>	UNA FUERZA QUE SE PRODUCE PERPENDICULARMENTE AL VIENTO RELATIVO	UNA FUERZA PRODUCIDA PERPENDICULARMENTE AL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN	UN DIFERENCIAL DE PRESIÓN QUE ACTÚA PERPENDICULARMENTE A LA CUERDA MEDIA DEL ALA Y DE SENTIDO OPUESTO A LA FUERZA DE GRAVEDAD TERRESTRE.	
13	¿CUÁL ES LA FINALIDAD DEL ÁNGULO, EN AVIONES CON ALAS EN FLECHA?	<b>C</b>	QUE EL CENTRO DE PRESIÓN SE FORME EN UN ÁREA MÁS PRÓXIMA A LA MITAD DEL LARGO DEL FUSELAJE	REDUCIR LA RESISTENCIA AERODINÁMICA POR PERFIL DEL ALA	PERMITIR VOLAR A VELOCIDADES MÁS CERCANAS AL MACH 1 SIN QUE SE FORME ONDA DE CHOQUE EN TODA EL ALA	
14	¿CUÁL ES LA FÓRMULA DE FACTOR DE CARGA EN UN VIRAJE?	<b>B</b>	$1/\cos \alpha$	$N = (VM/VSO)^2$ (LÉASE 2 COMO AL CUADRADO)	$S = W/q.s.Cl \max$	
15	¿CUÁL ES LA VELOCIDAD DE PLANEÓ?	<b>A</b>	AQUELLA QUE OFRECE LA MENOR RESISTENCIA PARÁSITA Y LA MENOR RESISTENCIA INDUCIDA.	POR EL PUNTO DONDE LA RESISTENCIA PARÁSITA ES MENOR	EL PUNTO DONDE LA RESISTENCIA INDUCIDA ES MENOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
16	¿CUÁL ES, EL EFECTO DE LA CAPA LÍMITE (BOUNDARY LAYER)?	C	DISMINUIR LA VISCOSIDAD DEL AIRE SOBRE LA SUPERFICIE ALAR	MANTENER EL FLUJO DE AIRE CONSTANTE EN CUALQUIER ACTITUD O POSICIÓN DEL AVIÓN EN VUELO	TRANSMITIR LA ENERGÍA AERODINÁMICA PRODUCIDA POR LA DEPRESIÓN SOBRE EL EXTRADÓS, A LA SUPERFICIE DEL ALA	
17	¿CUÁL SERÍA EL ENUNCIADO CORRECTO EN LA RELACIÓN ESTABILIDAD-MANIOBRABILIDAD?	C	A MAYOR MANIOBRABILIDAD, MAYOR ESTABILIDAD	A MENOR ESTABILIDAD, MENOR MANIOBRABILIDAD	A MENOR ESTABILIDAD, MAYOR MANIOBRABILIDAD.	
18	¿CUÁLES SON LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL?:	D	ALERONES	RUDDER	ELEVADORES	TODAS LAS ANTERIORES
19	¿CUÁLES SON LOS COMPONENTES QUE ORIGINAN LA ESTELA TURBULENTO EN LOS AVIONES GRANDES?	B	EL FLUJO DE AIRE PRODUCIDO POR LOS MOTORES	LOS TORBELLINOS GENERADOS POR LAS PUNTAS DE LAS ALAS, CONSOLAS DE LOS MOTORES, PYLONS, BORDES DE FUGA DE LAS ALAS, Y OTROS.	LAS ALTAS VELOCIDADES DE OPERACIÓN	
20	¿CUÁLES SON LOS EFECTOS AERODINÁMICOS DE LOS SPOILERS?	C	AUMENTA LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA EN 50%	AUMENTA LA RESISTENCIA AL AVANCE Y POR CONSECUENCIA SE PIERDE VELOCIDAD	ACTÚAN EN VIRAJES DISMINUYENDO LA SUSTENTACIÓN	
21	¿CUÁNDO LAS CUATRO FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE UNA AERONAVE SE ENCUENTRAN EN EQUILIBRIO?	D	DURANTE EL VUELO A VELOCIDAD CONSTANTE.	CUANDO DURANTE EL VUELO LA AERONAVE ESTÁ ACELERANDO.	CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRA DETENIDA EN TIERRA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
22	¿DE QUÉ DEPENDE LA VELOCIDAD DEL SONIDO HASTA UNA ALTURA DE 36.000 PIES?	C	DE LA PRESIÓN Y TEMPERATURA	DE LA VELOCIDAD DEL VIENTO RELATIVO , Y LA TEMPERATURA	EXCLUSIVAMENTE DE LA TEMPERATURA	
23	¿DÓNDE DEBE ESTAR EL PUNTO DE TRANSICIÓN DE LA CAPA LÍMITE?	A	LO MÁS LEJANO POSIBLE DEL BORDE DE ATAQUE	LO MÁS CERCA POSIBLE DEL BORDE DE ATAQUE	SOBRE EL BORDE DE ATAQUE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
24	¿EL AIRE ES UN BUEN CONDUCTOR DEL CALOR?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
25	¿EL AIRE TIENE VISCOSIDAD?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
26	¿EN EL ATERRIZAJE LA CONVECCIÓN AUMENTA EL EFECTO TIERRA?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
27	¿EN EL DESPEGUE, LA CARRERA SE HACE MÁS CORTA CON EL USO DE LOS FLAPS?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
28	¿EN FUNCIÓN DE QUÉ? DISMINUYE LA SUSTENTACIÓN AL INCLINAR UN AVIÓN EN UN VIRAJE (BANQUEO)	<b>B</b>	LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR EL PLANO MÁS ALTO	EN PROPORCIÓN AL COSENO DEL ÁNGULO DE BANQUEO	EN PROPORCIÓN AL RADIO DE VIRAJE	
29	¿EN QUÉ CONDICIÓN LAS DIFERENTES FUERZAS QUE ACTÚAN EN UNA AERONAVE EN VUELO SON IGUALES?	<b>D</b>	CUANDO LA AERONAVE VUELA NIVELADO	CUANDO VUELA A UNA VELOCIDAD CONSTANTE	EN VUELO RECTO NIVELADO NO ACELERADO (INCLUYENDO EFECTOS DE FENÓMENOS ATMOSFÉRICOS)	NUNCA
30	¿EN QUÉ EJE SE APOYA LA AERONAVE PARA REALIZAR EL MOVIMIENTO DE GUIÑADA?	<b>B</b>	LONGITUDINAL	VERTICAL	TRANSVERSAL	
31	¿ES POSIBLE QUE UN AVIÓN DE ESTRUCTURA AERODINÁMICA CONVENCIONAL, SEA CAPAZ DE HACER UN VIRAJE DE 360° CON UN BANQUEO CONSTANTE DE 90°?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
32	¿LA ALTURA POR DENSIDAD AFECTA EL PERFORMANCE DE UN AVIÓN?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
33	¿LA FUNCIÓN DEL RUDDER ES?	<b>A</b>	CONTROLAR EL RUMBO DEL AVIÓN	CONTROLAR EL CABECEO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
34	¿LA FUNCIÓN PRINCIPAL DEL EMPENAJE ES PRODUCIR SUSTENTACIÓN?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
35	¿LA SUPERFICIE ALAR QUE SE ENCUENTRA DEBAJO DEL FUSELAJE, PRODUCE SUSTENTACIÓN?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
36	¿LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DISMINUYE A MEDIDA QUE EL PESO AUMENTA?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
37	¿LAS SUPERFICIE QUE PERMITEN REALIZAR EL MOVIMIENTO DE ALABEO EN LA AERONAVE SE LLAMAN?	<b>C</b>	LOS FLAPS	LOS SPOILERS	LOS ALERONES	
38	¿LOS FLAPS DEL PERFIL AERODINÁMICO AL MOVERSE VARÍAN LA CURVATURA AUMENTANDO LA SUSTENTACIÓN?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
39	¿PARA QUE SIRVEN LOS FLAPS?	<b>A</b>	PARA AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	PARA AUMENTAR LA CONTROLABILIDAD ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	PARA DARLE AL AVIÓN UNA CAPACIDAD DE ALABEO	
40	¿POR QUÉ ES NECESARIO AUMENTAR LA PRESIÓN HACIA ATRÁS EN EL ELEVADOR PARA MANTENER LA ALTITUD EN UN VIRAJE?	<b>A</b>	PARA COMPENSAR LA PÉRDIDA DE LA COMPONENTE VERTICAL DE SUSTENTACIÓN	LA FUNCIÓN DEL RUDDER HA SIDO TRANSFERIDA AL ELEVADOR A MEDIDA QUE EL BANQUEO SE APROXIMA A 45°	PARA MANTENER LA NARIZ DEL AVIÓN MOVIÉNDOSE EN LA DIRECCIÓN DEL VIRAJE	
41	¿QUÉ MANIOBRA BÁSICA DE VUELO INCREMENTA EL FACTOR DE CARGA EN UN AVIÓN, COMPARADA CON EL VUELO RECTO Y NIVELADO?	<b>B</b>	ASCENSO	VIRAJE	PERDIDA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
42	¿QUÉ CAMBIOS DEBEN SER EFECTUADOS EN EL CABECEO DEL AVIÓN PARA MANTENER LA ALTITUD MIENTRAS LA VELOCIDAD DISMINUYE?	<b>B</b>	DISMINUIR EL ÁNGULO DE ATAQUE PARA COMPENSAR EL AUMENTO DE RESISTENCIA.	INCREMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE PARA COMPENSAR LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN	MANTENER EL ÁNGULO DE ATAQUE CONSTANTE HASTA ALCANZAR LA VELOCIDAD DESEADA Y LUEGO INCREMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE	
43	¿QUÉ CONDICIÓN AERODINÁMICA CAUSA QUE UN AVIÓN ENTRE EN UNA BARRENA?	<b>C</b>	CUANDO LOS ALERONES PIERDEN SU EFECTIVIDAD DEBIDO A UNA DISMINUCIÓN DEL VIENTO RELATIVO Y EL AVIÓN EMPIEZA A GIRAR	CUANDO LA FUERZA DE LADEO DEL TIMÓN HACE QUE EL AVIÓN DE VUELTAS Y EL LÍMITE DEL CENTRO DE GRAVEDAD ES EXCEDIDO	CUANDO UN ALA ESTÁ PRODUCIENDO SUSTENTACIÓN EFECTIVA MIENTRAS QUE LA OTRA ALA ENTRA EN PÉRDIDA	
44	¿QUÉ EFECTO SE PRODUCE AL PISAR EL PEDAL DERECHO?	<b>C</b>	NARIZ A LA IZQUIERDA	COLA A LA DERECHA	COLA A LA IZQUIERDA	
45	¿QUÉ ELEMENTOS SE CONSIDERAN EN EL ALARGAMIENTO DE UN PLANO AERODINÁMICO?	<b>C</b>	EL ESPESOR Y LA CUERDA	EL ÁNGULO DIEDRO ,Y EL ÁNGULO DE ATAQUE	LA ENVERGADURA Y LA CUERDA	
46	¿QUÉ ES ÁNGULO DE PALA?	<b>A</b>	ES EL ÁNGULO AGUDO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA DE UNA HÉLICE Y SU PLANO DE ROTACIÓN	ES EL ÁNGULO GRAVE ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL Y LA CUERDA DEL PLANO DE LA HÉLICE	ES LA RELACIÓN DE PALAS EN UNA HÉLICE DE PASO VARIABLE	
47	¿QUÉ ES CENTRO DE PRESIÓN?	<b>A</b>	ES EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODAS LAS FUERZAS AERODINÁMICAS.	ES EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODOS LOS PESO DE UNA AERONAVE.	ES EL PUNTO EQUIDISTANTE ENTRE LA CUERDA DEL ALA Y EL ÁNGULO DE ATAQUE.	
48	¿QUÉ ES EL ÁNGULO DE ATAQUE?	<b>B</b>	EL FORMADO ENTRE EL EJE LONGITUDINAL Y LA CUERDA AERODINÁMICA	EL FORMADO ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y LA CUERDA AERODINÁMICA	EL FORMADO ENTRE EL EJE VERTICAL Y EL VIENTO RELATIVO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
49	¿QUÉ ES EL ÁNGULO DE INCIDENCIA?	<b>C</b>	EL ÁNGULO QUE FORMA EL ALA CON EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO QUE FORMA LA CUERDA DE LA NARIZ DEL ALA CON LA CUERDA DEL TIP	EL ÁNGULO QUE FORMA LA CUERDA DEL ALA CON EL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN	
50	¿QUÉ ES EL FLUJO LAMINAR?	<b>C</b>	ES EL FLUJO CURRENTILÍNEO DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE TURBULENTO.	ES EL FLUJO DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE CON MUCHA TURBULENCIA.	ES EL FLUJO EN CAPAS PARALELAS DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE CON MUY POCAS TURBULENCIAS.	
51	¿QUÉ ES FRICCIÓN DE RECUBRIMIENTO?	<b>C</b>	ES EL ROCE PRODUCIDO POR LA FRICCIÓN DEL AIRE Y UN PERFIL AERODINÁMICO.	ES EL ROCE PRODUCIDO ENTRE LAS PARTES EXTRADAS DEL PERFIL AERODINÁMICO	ES LA RESISTENCIA AL AVANCE QUE RESULTA DE LA VISCOSIDAD DEL AIRE AL PASAR SOBRE LA SUPERFICIE DE LA AERONAVE	
52	¿QUÉ ES LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA?	<b>B</b>	LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA ES LA DISTANCIA QUE EXISTE ENTRE AMBAS PUNTAS DE ALAS (WINGS TIPS)	ES LA LÍNEA PERPENDICULAR QUE UNE AL BORDE DE ATAQUE Y EL BORDE DE FUGA	ES LA CUERDA AERODINÁMICA PARA TODO EL PLANO (MAC)	
53	¿QUÉ ES UN PLANO O ALA "CANTILEVER"?	<b>B</b>	UN PLANO O SEMI ALA CON HIPERSUSTENTADORES	UN ALA QUE CARECE DE COMPONENTES ESTRUCTURALES EXTERNOS	UN ALA CON REFUERZOS O MONTANTES EXTERNOS	
54	¿QUÉ OCURRE EN LA CORRIENTE AERODINÁMICA, CUANDO SE PRODUCE UNA PÉRDIDA DE ALTA VELOCIDAD (COMPRESIBILIDAD)?	<b>B</b>	EL CENTRO DE PRESIÓN SE DESPLAZA HACIA EL BORDE DE ATAQUE, APLICANDO LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN FUERA DEL ALA, PRODUCIENDO EL PÉRDIDA	EL CENTRO DE PRESIÓN SE DESPLAZA HACIA ATRÁS, SE FORMA UNA ONDA DE CHOQUE QUE ENGROSA Y DESPRENDE LA CAPA LÍMITE PERDIENDO ASÍ LA SUSTENTACIÓN	EL CENTRO DE GRAVEDAD SE DESPLAZA HACIA ADELANTE, PRODUCIENDO UNA PICADA INDUCIDA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
55	¿QUÉ OCURRE EN UNA AERONAVE EN VUELO AL COLOCAR EL ELEVADOR HACIA ABAJO?	<b>B</b>	SUBE LA NARIZ, BAJA LA COLA, COMANDO ATRÁS	LA COLA SUBE Y BAJA LA NARIZ	BAJA LA NARIZ, SUBE LA COLA, COMANDO ATRÁS	
56	¿QUE RELACIÓN EXISTE ENTRE LA TEMPERATURA DEL AIRE Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO?	<b>B</b>	NINGUNA	SON DIRECTAMENTE PROPORCIONALES	SON INVERSAMENTE PROPORCIONALES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
57	¿QUÉ SE CONOCE COMO CONDICIÓN DE VUELO EN EQUILIBRIO AERODINÁMICO?	C	CUANDO LA FUERZA DE EMPUJE ES IGUAL A LA RESISTENCIA Y DESIGUALES A LAS OTRAS FUERZAS	CUANDO LA GRAVEDAD ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN Y DESIGUAL A LAS OTRAS FUERZAS	CUANDO LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO Y LA RESISTENCIA ES IGUAL AL EMPUJE	
58	¿QUÉ SIGNIFICA STALL?	A	LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN POR DESPRENDIMIENTO DE LA CAPA LÍMITE	UN VIRAJE COORDINADO	UN ASCENSO SOSTENIDO	
59	¿SE PUEDE DEFINIR UNA PÉRDIDA COMO LA INCAPACIDAD DEL AVIÓN DE CREAR SUSTENTACIÓN DEBIDO AL EXCESO DE ÁNGULO DE ATAQUE ?	A	CIERTO	FALSO		
60	¿SOBRE CUAL EJE ACTÚA LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL?	C	SOBRE EL EJE VERTICAL	SOBRE EL EJE LONGITUDINAL	SOBRE EL EJE TRANSVERSAL	
61	¿SOBRE QUE EJE GIRA UN AVIÓN DURANTE UNA BARRENA?	C	SOBRE EL EJE LATERAL	SOBRE EL EJE LONGITUDINAL	SOBRE EL EJE VERTICAL	
62	A MEDIDA QUE AUMENTAMOS EL ÁNGULO DE ATAQUE DE UN ALA, MANTENIENDO FIJA LA VELOCIDAD, LA SUSTENTACIÓN:	A	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE CONSTANTE	
63	A QUÉ SE LE LLAMA CENTRO DE PRESIÓN EN UN ALA?	A	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	AL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y LA CUERDA	AL ÁNGULO FORMADO POR EL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN Y LA CUERDA ALAR	
64	A TRAVÉS DEL EJE LONGITUDINAL ,SE EFECTÚA EL:	A	ALABEO	CABECEO	GUIÑADA	
65	AERODINÁMICA: ES LA CIENCIA QUE ESTUDIA LOS FENÓMENOS FÍSICOS, Y LOS EFECTOS QUE SE PRODUCEN ALREDEDOR DE UN OBJETO DENTRO DE UNA CORRIENTE DE AIRE	A	CIERTO	FALSO		



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
66	AL APLICAR LOS FLAPS PARA EL ATERRIZAJE, EL AVIÓN EXPERIMENTA LOS SIGUIENTES CAMBIOS:	<b>D</b>	DISMINUYE EL ÁNGULO DE ATAQUE	AUMENTA LA SUSTENTACIÓN	DISMINUYE LA VELOCIDAD DE TOQUE	A Y B SON CORRECTAS
67	AL AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE, SE CORRE EL CENTRO DE PRESIÓN:	<b>A</b>	HACIA ADELANTE	HACIA ATRÁS	HACIA LA LÍNEA DE 25%	
68	AL AUMENTAR LA VELOCIDAD DE UN FLUIDO, PARA LOGRAR DISMINUCIÓN DE SU PRESIÓN SOBRE UN PERFIL AERODINÁMICO, SE LLAMA:	<b>A</b>	EFECTO VÉNTURI	EFECTO DE DESPLAZAMIENTO MÁSIKO	EFECTO REYNOLDS	
69	AL AUMENTAR LA VELOCIDAD, PARA PRODUCIR LA MISMA SUSTENTACIÓN SE REQUIERE UN ÁNGULO DE ATAQUE:	<b>C</b>	MAYOR	IGUAL	MENOR	
70	AL BAJAR LOS FLAPS LA VELOCIDAD DE PERDIDA AUMENTA	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
71	AL EFECTUAR UN ATERRIZAJE EN UNA PISTA UBICADA A GRAN ELEVACIÓN, LA VELOCIDAD (TAS) TENDRÁ UN VALOR:	<b>A</b>	MAYOR AL QUE CORRESPONDERÍA PARA EL MISMO PESO DE ATERRIZAJE A NIVEL DEL MAR	IGUAL AL CORRESPONDIENTE PARA EL MISMO PESO EN CUALQUIER AEROPUERTO	MENOR QUE LA VELOCIDAD CORRESPONDIENTE PARA CUALQUIER OTRO AEROPUERTO	
72	AL EMPUJAR HACIA ADELANTE EL CONTROL DE MANDO, QUE EXPERIMENTA LA AERONAVE:	<b>A</b>	BAJA LA NARIZ	SUBE LA NARIZ	NARIZ A LA DERECHA	NARIZ A LA IZQUIERDA
73	AL INCREMENTARSE LA ALTITUD, LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DE UNA AERONAVE CON DETERMINADA CONFIGURACIÓN:	<b>B</b>	DISMINUIRÁ TANTO COMO DISMINUYE LA VELOCIDAD VERDADERA	DISMINUIRÁ TANTO COMO SE INCREMENTA LA VELOCIDAD INDICADA	SE MANTIENE IGUAL INDEPENDIENTEMENTE DE LA ALTITUD	
74	AL PRESIONAR EL PEDAL DERECHO :	<b>C</b>	EL ALERÓN IZQUIERDO BAJA Y EL DERECHO SUBE	AMBOS BAJAN	EL RUDDER SE MUEVE EN ESA DIRECCIÓN	
75	AL USAR SUPERFICIES HIPERSUSTENTADORAS PARA EL DESPEGUE:	<b>B</b>	MEJOR CONTROL EN LA VMCG	LA LONGITUD DE DESPEGUE SERA MENOR	MAYOR ÁNGULO DE ATAQUE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
76	AL VARIAR EL ÁNGULO DE ATAQUE, ¿VARÍA EL VALOR DEL FACTOR DE CARGA?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
77	ALGUNOS AVIONES UTILIZAN, TURBINAS CON ENTRADA DE GEOMETRÍA VARIABLE ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE ESE SISTEMA?	<b>B</b>	AHORRO DE COMBUSTIBLE PARA RÉGIMENES DE VUELO EN CRUCERO	DESACELERAR LA CORRIENTE SUPERSÓNICA A SUBSÓNICA, ANTES DEL COMPRESOR	DISMINUIR LA INGESTIÓN DE OBJETOS O PARTÍCULAS EXTRAÑAS, EVITANDO EL DAÑO EN LOS ÁLABES DEL COMPRESOR Y TURBINA	
78	AQUELLOS ELEMENTOS QUE CONTRIBUYEN A INCREMENTAR LA SUSTENTACIÓN SE DENOMINAN:	<b>C</b>	SPOILERS	DISPOSITIVOS HIPOSUSTENTADORES	DISPOSITIVOS HIPERSUSTENTADORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
79	CON RESPECTO A LA RESISTENCIA, ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS ES CIERTO?	<b>C</b>	A MENOR VELOCIDAD, LA RESISTENCIA PARÁSITA AUMENTA Y LA RESISTENCIA INDUCIDA DISMINUYE	A MENOR VELOCIDAD, LA RESISTENCIA PARÁSITA AUMENTA Y LA RESISTENCIA INDUCIDA AUMENTA	A MENOR VELOCIDAD, LA RESISTENCIA PARÁSITA DISMINUYE Y LA RESISTENCIA INDUCIDA AUMENTA	
80	CON RESPECTO AL ÁNGULO DE ATAQUE ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS ES CORRECTO?	<b>C</b>	UN AVIÓN MENOS PESADO, ENTRARÁ EN PÉRDIDA A UN ÁNGULO DE ATAQUE MENOR	UN AVIÓN MÁS PESADO ENTRARÁ EN PÉRDIDA, A UN ÁNGULO DE ATAQUE MENOR.	UN AVIÓN ENTRA EN PÉRDIDA SIEMPRE A UN DETERMINADO ÁNGULO DE ATAQUE	
81	CUÁL ES EL PROPÓSITO DEL TIMÓN DE DIRECCIÓN (RUDDER) EN EL AVIÓN?	<b>A</b>	CONTROLAR LA GUIÑADA (YAW).	CONTROLAR LA TENDENCIA A SOBRE INCLINARSE.	CONTROLAR EL ROLIDO (ROLL).	
82	CUAL ES LA VELOCIDAD DE MAYOR RÉGIMEN DE ASCENSO	<b>A</b>	VX	VY	VA	VVI
83	CUÁNDO AUMENTAMOS EL PESO BRUTO DE UNA AERONAVE, LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA:	<b>A</b>	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE IGUAL	
84	CUÁNDO EN UNA CORRIENTE AERODINÁMICA SE PRODUCE UN PUNTO DE ESTANCAMIENTO, POR EJEMPLO EN LOS BORDES DE ATAQUE, EL AIRE:	<b>B</b>	SE VUELVE TURBULENTO	AUMENTA LA ENTROPÍA EN ESE PUNTO DEBIDO AL ESTADO CAÓTICO DE LAS MOLÉCULAS DEL AIRE EN ESA ZONA.	SE FORMA UNA HONDA DE COMPRESIBILIDAD	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
85	CUÁNDO SE ATERRIZA EN CONDICIONES FUERTES DE VIENTO, LA VELOCIDAD DEBE SER INCREMENTADA UN POCO POR ENCIMA DE LO NORMAL	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
86	CUANDO SE EFECTÚA UN BANQUEO A LA DERECHA:	<b>C</b>	SE SUBE EL ELEVADOR Y LOS ALERONES PERMANECEN ESTÁTICOS	EL TIMÓN DIRECCIONAL SE MUEVE HACIA LA DERECHA IMPULSANDO LA COLA A LA IZQUIERDA Y LA NARIZ HACIA LA DERECHA	SE BAJA EL ALERÓN IZQUIERDO MIENTRAS EL DERECHO SUBE	
87	CUÁNDO SE FORMA UNA ONDA DE COMPRESIBILIDAD, LA RESISTENCIA AUMENTA DEBIDO A:	<b>A</b>	QUE EN EL PUNTO DE FORMACIÓN DE LA ONDA LA CAPA LÍMITE, SE ENGROSA, Y DETRÁS DE ESTA EL AIRE SE EXPANDE Y AUMENTA LA ENTROPÍA DEBIDO A LA PÉRDIDA DE ENERGÍA.	EN LA ONDA EL AIRE SE HACE INCOMPRESIBLE Y AUMENTA SU DENSIDAD, POR CONSECUENCIA AUMENTA LA RESISTENCIA AL AVANCE	QUE EN LAS ZONAS DE ESTANCAMIENTO AUMENTA EL VOLUMEN DEL AIRE ESTÁTICO	
88	CUANDO UN PILOTO DESEA EVITAR LAS ESTELAS TURBULENTAS QUE SE FORMAN DETRÁS DE LOS GRANDES AVIONES, DEBE SABER QUE ESTAS SE ENCUENTRAN:	<b>C</b>	SOBRE LA SENDA DE VUELO DEL AVIÓN GRANDE	SE DISIPARÁN EN EL TÉRMINO DE DOS (2) MINUTOS DESPUÉS DE QUE PASE EL AVIÓN GRANDE	DEBAJO Y POR DETRÁS DE LA SENDA DE VUELO DEL AVIÓN GRANDE	
89	DE LAS CONDICIONES ABAJO MENCIONADAS, CON RESPECTO A LA ALTURA DE DENSIDAD ¿CUÁL ES LA PEOR CONDICIÓN PARA EL PERFORMANCE DEL AVIÓN?	<b>C</b>	QUE SE ESTÉ OPERANDO A UNA BAJA ALTITUD DE DENSIDAD, Y EN UNA ATMÓSFERA FRÍA Y SECA	QUE SE ESTÉ OPERANDO A UNA BAJA ALTITUD DE DENSIDAD, Y EN UNA ATMÓSFERA HÚMEDA	QUE SE ESTÉ OPERANDO A UNA GRAN ALTITUD DE DENSIDAD, Y EN UNA ATMÓSFERA CALUROSA Y HÚMEDA	
90	DE LOS PROCEDIMIENTOS QUE SE MENCIONAN A CONTINUACIÓN, ¿CUÁL ES EL MEJOR PARA DESPEGAR LIBRANDO UN OBSTÁCULO DE 50 PIES'?	<b>B</b>	DESPEGAR UTILIZANDO LA VELOCIDAD DE MEJOR RATA DE ASCENSO, HASTA LIBRAR EL OBSTÁCULO	DESPEGAR UTILIZANDO LA VELOCIDAD DE MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO, HASTA LIBRAR EL OBSTÁCULO Y LUEGO UTILIZAR LA VELOCIDAD DE MEJOR RATA DE ASCENSO.	DESPEGAR UTILIZANDO LA VELOCIDAD DE MEJOR RATA DE ASCENSO Y MÁXIMA POTENCIA HASTA LIBRAR EL OBSTÁCULO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
91	DEBIDO A LOS EFECTOS AERODINÁMICOS, LOS AVIONES SE CLASIFICAN EN TRES GRUPOS: SUBSÓNICOS, TRANSÓNICOS Y SUPERSÓNICOS, ¿CUÁL ES LA CONDICIÓN AERODINÁMICA PARA QUE UN AVIÓN SE CLASIFIQUE COMO TRANSÓNICO?	C	QUE PUEDA SUPERAR EL MACH 2	QUE PUEDA VOLAR A MACH 1 EN ALGUNOS SEGMENTOS DEL VUELO NIVELADO	QUE EN ALGUNAS REGIONES DE SU ESTRUCTURA LA CORRIENTE AERODINÁMICA ALCANCE EL MACH 1	
92	DEBIDO AL EFECTO DE TIERRA. ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS ES CORRECTO?	C	LA RESISTENCIA PARÁSITA DISMINUYE DEBIDO A QUE DISMINUYE EL DOWNWASH Y EL VÓRTICE DE PUNTA DE ALA.	LA RESISTENCIA INDUCIDA AUMENTA DEBIDO A QUE DISMINUYE EL DOWNWASH Y EL VÓRTICE DE PUNTA DE ALA.	LA RESISTENCIA INDUCIDA DISMINUYE DEBIDO A QUE DISMINUYE EL DOWNWASH Y EL VÓRTICE DE PUNTA DE ALA.	
93	DESPUÉS DEL DESPEGUE. ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES VELOCIDADES LE PERMITIRÁN AL PILOTO GANAR MAYOR ALTITUD POR ESPACIO VOLADO?	B	VELOCIDAD PARA MEJOR RATA DE ASCENSO	VELOCIDAD PARA MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO	VELOCIDAD CRUCERO DE ASCENSO	
94	DETRÁS DE UNA ONDA DE CHOQUE (COMPRESIBILIDAD) SE FORMA UNA ALTA PRESIÓN.	B	CIERTO	FALSO		
95	EL ÁNGULO FORMADO POR EL ALA Y EL PLANO HORIZONTAL, SE DEFINE COMO:	C	ÁNGULO DE FLECHADO	ÁNGULO DE ATAQUE	ÁNGULO DIEDRO	
96	EL ÁNGULO QUE FORMA EL VIENTO RELATIVO CON LA CUERDA DEL ALA, SE LLAMA:	A	ÁNGULO DE ATAQUE	ÁNGULO DE PLANO	ÁNGULO DIEDRO	
97	EL CABECEO ES PRODUCIDO POR EL MOVIMIENTO DE LA SUPERFICIE DE CONTROL PRIMARIA	C	ALERONES	RUDDER	ELEVADORES	
98	EL CAMINO SEGUIDO POR UNA AERONAVE DURANTE EL DESPLAZAMIENTO EN EL SENO DEL AIRE, SE DENOMINA:	C	AEROVÍA	VIENTO RELATIVO	TRAYECTORIA DE VUELO	TRAYECTORIA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
99	EL CENTRO DE PRESIÓN ES:	<b>B</b>	EL PUNTO DONDE SE ENCUENTRA APLICADO EL PESO	EL PUNTO DONDE SE ENCUENTRAN APLICADAS TODAS LAS FUERZAS AERODINÁMICAS	EL PUNTO NEUTRO	
100	EL CIENTÍFICO FÍSICO QUE PUBLICO LA RELACIÓN DE PRESIÓN DE UN FLUIDO CON RELACIÓN A SU VELOCIDAD FUE:	<b>B</b>	LILIENTHAL	BERNOULLI	WRIGHT	
101	EL EFECTO VENTURI DICTA QUE FUERZA ES IGUAL A MASA POR ACELERACIÓN	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
102	EL EJE DE CUERDA, EL EJE LONGITUDINAL, Y EL EJE DE PRECISIÓN SON LOS TRES EJES IMAGINARIOS DE LA AERONAVE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
103	EL EJE DONDE EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD SE HACE EFECTIVO ES:	<b>C</b>	HORIZONTAL	LONGITUDINAL	TRANSVERSAL	
104	EL EXTRADÓS DE UN ALA ES:	<b>C</b>	EL BORDE DE ATAQUE	EL BORDE DE SALIDA	LA SUPERFICIE SUPERIOR	
105	EL EXTRADÓS ES EL BORDE DE ATAQUE DEL PLANO	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
106	EL FACTOR DE CARGA VIENE DADO POR:	<b>A</b>	SUSTENTACIÓN / PESO	PESO / SUSTENTACIÓN	VELOCIDAD REAL / VELOCIDAD DEL SONIDO	
107	EL FACTOR QUE NO INFLUYE EN LA SUSTENTACIÓN ES:	<b>D</b>	SUPERFICIE ALAR	COEFICIENTE DE SUSTENTACIÓN	VELOCIDAD	ESTABILIZADOR VERTICAL
108	EL GRADIENTE DE ASCENSO DE UN AVIÓN ES:	<b>C</b>	INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA TRACCIÓN	DIRECTAMENTE PROPORCIONAL A LA RESISTENCIA	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	
109	EL GRUPO EMPENAJE, ESTÁ FORMADO POR :	<b>B</b>	ESTABILIZADOR HORIZONTAL Y TIMÓN DE PROFUNDIDAD	SUPERFICIES FIJAS, TIMONES DE DIRECCIÓN, Y DE PROFUNDIDAD, COMPENSADORES	COMPENSADOR, ELEVADOR, SLAT, FLAP	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
110	EL GRUPO MOTO-PROPULSOR, CONSTA DE:	<b>B</b>	TREN DE ATERRIZAJE Y MOTOR	MOTOR Y HÉLICE	MOTOR Y ALA	
111	EL GRUPO SUSTENTADOR, ESTÁ FORMADO POR:	<b>C</b>	EL TREN DE ATERRIZAJE	EL ELEVADOR	LOS PLANOS	
112	EL INTRADÓS EN UN PERFIL ALAR ESTA CONFORMADO POR:	<b>C</b>	EL BORDE DE ATAQUE	EL BORDE DE SALIDA	LA SUPERFICIE INFERIOR	A Y B SON CORRECTAS
113	EL MOVIMIENTO DE ALABEO SE REALIZA MEDIANTE EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
114	EL MOVIMIENTO DE ALABEO, SE HACE ALREDEDOR DEL EJE:	<b>A</b>	LONGITUDINAL	TRANSVERSAL	VERTICAL	
115	EL MOVIMIENTO DE ALABEO, SE REALIZA POR MEDIO DE:	<b>A</b>	LOS ALERONES	ESTABILIZADORES VERTICALES	ESTABILIZADOR HORIZONTAL	
116	EL MOVIMIENTO DE CABECEO SE REALIZA A TRAVÉS DEL EJE:	<b>C</b>	LONGITUDINAL	VERTICAL	TRANSVERSAL	
117	EL MOVIMIENTO DE CABECEO SE REALIZA MEDIANTE EL EJE VERTICAL	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
118	EL MOVIMIENTO DE CABECEO SE REALIZA POR MEDIO DE:	<b>C</b>	LOS ALERONES	ESTABILIZADOR VERTICAL	ESTABILIZADOR HORIZONTAL (ELEVADORES)	
119	EL MOVIMIENTO DE GUIÑADA SE REALIZA CON EL RUDDER	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
120	EL MOVIMIENTO DE GUIÑADA SE REALIZA POR MEDIO DE:	<b>B</b>	LOS ALERONES	ESTABILIZADOR VERTICAL (RUDDER)	ESTABILIZADOR HORIZONTAL	
121	EL MOVIMIENTO DE GUIÑADO SE HACE A TRAVÉS DEL EJE:	<b>B</b>	LONGITUDINAL	VERTICAL	TRANSVERSAL	
122	EL MOVIMIENTO DE LOS FLAPS AL DESPLEGARSE ES SIMÉTRICO Y PARALELO:	<b>B</b>	FALSO	CIERTO		
123	EL MOVIMIENTO DEL ALERÓN IZQUIERDO HACIA ARRIBA Y EL DERECHO HACIA ABAJO PRODUCE:	<b>A</b>	BANQUEO IZQUIERDO	CABECEO	BANQUEO DERECHO	
124	EL MOVIMIENTO DEL RUDDER HACIA LA DERECHA:	<b>A</b>	DESPLAZA LA COLA HACIA LA IZQUIERDA	DESPLAZA LA COLA HACIA LA DERECHA	DESPLAZA LA NARIZ HACIA LA IZQUIERDA	
125	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD O ELEVADORES PRODUCE:	<b>B</b>	CABECEO NEGATIVO	CABECEO POSITIVO	ALABEO	
126	EL PROPÓSITO PRINCIPAL DE LOS SPOILERS ES:	<b>A</b>	DISMINUIR LA SUSTENTACIÓN DEL ALA	AUMENTAR LA RESISTENCIA	CAMBIAR LA CURVATURA O COMBADURA DEL ALA	
127	EL PROPÓSITO PRINCIPAL DEL TIMÓN DIRECCIONAL EN EL AVIÓN DURANTE UN VIRAJE ES:	<b>C</b>	CONTRARRESTAR LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR EL ALERÓN IZQUIERDO	CONTRARRESTAR LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR EL ALERÓN DERECHO	CONTRARRESTAR LA RESISTENCIA OFRECIDA POR EL ALA QUE TIENE EL ALERÓN BAJO	
128	EL SPOILER TIENE COMO FUNCIÓN PRINCIPAL:	<b>A</b>	FRENO AERODINÁMICO	REDUCIR LA SUSTENTACIÓN	DISPOSITIVO HIPER SUSTENTADOR	A Y B SON CORRECTAS
129	EL TEOREMA DE BERNOULLI DICE QUE A MAYOR VELOCIDAD MAYOR FRICCIÓN	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
130	EL TEOREMA DE BERNOULLI ESTABLECE QUÉ:	C	LA PRESIÓN DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE DISMINUYE AL DISMINUIR LA VELOCIDAD DEL AIRE	TODA ACCIÓN PRODUCE UNA REACCIÓN DE IGUAL MAGNITUD EN SENTIDO OPUESTO	LA VELOCIDAD Y LA PRESION SON INVERSAMENTE PROPORCIONALES	
131	EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD GOBIERNA LOS MOVIMIENTOS DEL AVIÓN:	C	ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL	ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	ALREDEDOR DEL EJE TRANSVERSAL	
132	EL TORQUE ES LA REACCIÓN AL MOVIMIENTO DE ROTACIÓN DE LA (S) HÉLICE (S)	A	CIERTO	FALSO		
133	EL TREN DE ATERRIZAJE PROVOCA RESISTENCIA PARASITA	A	CIERTO	FALSO		
134	EL TREN DE ATERRIZAJE, LOS MOTORES, LA ANTENA, EL HIELO, OCASIONAN RESISTENCIA:	C	INDUCIDA	NO OCASIONAN RESISTENCIA	PARÁSITA	
135	EL VALOR DE LA SUSTENTACIÓN EN EXPRESIÓN DIFERENCIAL ES $L=DS/DT.M$	A	CIERTO	FALSO		
136	EL VIENTO RELATIVO ES:	A	EL FLUJO DE AIRE QUE PASA POR UN OBJETO EN VIRTUD DE LA VELOCIDAD ENTRE EL AIRE Y EL OBJETO	LA RESISTENCIAS PARÁSITAS	LAS CONDICIONES DE SUSTENTACIÓN	
137	EN ALGUNOS AVIONES SE UTILIZA EL SISTEMA DE "SOPLADOR" O ASPIRADOR DE CAPA LÍMITE PARA AUMENTAR EL VALOR DE LA SUSTENTACIÓN	A	CIERTO	FALSO		
138	EN EL ASCENSO SE CONSIDERA QUE LA DIRECCIÓN DEL PESO ACTÚA:	C	EN FORMA CORRECTAMENTE INVERSA A LA SUSTENTACIÓN	EN LA MISMA DIRECCIÓN DE LA SUSTENTACIÓN	EN DIRECCIÓN AL CENTRO DE LA TIERRA	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
139	EN EL VUELO RECTO Y NIVELADO NO ACELERADO SE VERIFICA QUÉ:	<b>C</b>	EL PESO ES IGUAL A LA RESISTENCIA	EL EMPUJE ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN	EL EMPUJE ES IGUAL A LA RESISTENCIA	
140	EN UN AVIÓN A VELOCIDAD CONSTANTE EN VUELO RECTO Y NIVELADO:	<b>C</b>	EL PESO ES IGUAL A LA PROPULSIÓN, Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA RESISTENCIA.	EL ÁNGULO DE ATAQUE ES IGUAL AL ÁNGULO DE INCIDENCIA.	LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO Y LA PROPULSIÓN IGUAL A LA RESISTENCIA.	
141	EN UN AVIÓN EN VUELO RECTO Y NIVELADO A VELOCIDAD CONSTANTE, ¿CUÁLES SON LAS FUERZAS QUE PERMANECEN EN EQUILIBRIO PARA MANTENER ESTAS CONDICIONES DE VUELO?	<b>B</b>	EL PESO ES IGUAL A LA PROPULSIÓN Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA RESISTENCIA.	LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO Y LA PROPULSIÓN IGUAL A RESISTENCIA.	EL ÁNGULO DE INCIDENCIA ES IGUAL A LA CUERDA DEL ALA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
142	EN UN PERFIL ALAR SE PUEDE DECIR QUE LA SUSTENTACIÓN ES UNA FUERZA QUE ACTÚA PERPENDICULARMENTE AL:	<b>C</b>	EJE LATERAL	CENTRO DE PRESIÓN	VIENTO RELATIVO	
143	EN UN VUELO RECTO Y NIVELADO, SIN ACELERACIÓN O DESACELERACIÓN, LAS FUERZAS ESTÁN EQUILIBRADAS SIENDO:	<b>D</b>	LA SUSTENTACIÓN IGUAL AL EMPUJE	LA SUSTENTACIÓN DISTINTA AL EMPUJE	LA SUSTENTACIÓN DISTINTA AL PESO	LA SUSTENTACIÓN IGUAL AL PESO
144	EN UN VUELO RECTO, NIVELADO Y ACELERANDO, SE VERIFICA QUÉ:	<b>C</b>	EL PESO ES IGUAL A LA RESISTENCIA	EL EMPUJE ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN	EL EMPUJE ES MAYOR A LA RESISTENCIA	
145	EN VUELO DE CRUCERO NORMAL A VELOCIDAD CONSTANTE, LA FUERZA IGUAL Y CONTRARIA A LA SUSTENTACIÓN ES:	<b>C</b>	LA RESISTENCIA AL AVANCE	LA TRACCIÓN	EL PESO	
146	GENERALMENTE EL TEOREMA DE BERNOULLI ES DEMOSTRADO A TRAVÉS DE:	<b>C</b>	TUBO DE ENSAYO	UN TÚNEL DE VIENTO	UN TUBO VENTURI	
147	IDENTIFIQUE EL TIPO DE ESTABILIDAD, SI EL AVIÓN PERMANECE EN LA NUEVA ACTITUD, HABIENDO NEUTRALIZADO LOS CONTROLES	<b>C</b>	ESTABILIDAD ESTÁTICA LONGITUDINAL NEGATIVA	ESTABILIDAD DINÁMICA LONGITUDINAL NEUTRAL	ESTABILIDAD ESTÁTICA LONGITUDINAL NEUTRAL	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
148	INDIQUE LAS CLASES DE ESTABILIDAD QUE TIENE UN AVIÓN DE ACUERDO CON SUS EJES	<b>C</b>	POSITIVA, SUPERIOR E INFERIOR	LONGITUDINAL, NEGATIVA Y NEUTRAL	LONGITUDINAL, LATERAL Y DIRECCIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
149	LA CAPA LÍMITE PUEDE SER:	<b>C</b>	LAMINAR	TURBULENTA	INFINITA	A Y B SON CORRECTAS
150	LA CARACTERÍSTICA DE UNA AERONAVE DE RETORNAR A SU POSICIÓN INICIAL CUANDO UNA FUERZA HA CAMBIADO SU LÍNEA DE VUELO, SE DENOMINA:	<b>C</b>	ESTABILIDAD NEUTRA	INESTABILIDAD	ESTABILIDAD POSITIVA	
151	LA CARGA ALAR ES LA FUERZA APLICADA A LOS PLANOS DE UN AVIÓN, EN UN MOMENTO DADO Y SE OBTIENE:	<b>C</b>	SUMANDO EL PESO DEL AVIÓN VACÍO	MULTIPLICANDO POR EL PESO TOTAL DEL AVIÓN	DIVIDIENDO LA SUPERFICIE TOTAL DE LOS PLANOS ENTRE EL PESO TOTAL DEL AVIÓN	
152	LA CARGA ALAR SE DEFINE CÓMO:	<b>B</b>	LA RELACIÓN ENTRE LA VELOCIDAD Y LA SUPERFICIE DEL ALA	LA RELACIÓN ENTRE LA SUPERFICIE DEL ALA Y EL PESO DEL AVIÓN	LA RELACIÓN ENTRE LA SUPERFICIE DEL ALA Y LA DENSIDAD DEL AIRE	
153	LA CARRERA DE DESPEGUE EN UN DÍA CALUROSO ES:	<b>A</b>	MAYOR QUE EN UN DÍA FRÍO	MENOR QUE EN UN DÍA FRÍO	IGUAL QUE UN DÍA FRÍO	
154	LA CIENCIA QUE ESTUDIA LOS EFECTOS QUE SE ORIGINAN CUANDO UN CUERPO SE SITÚA EN UNA CORRIENTE DE AIRE SE DENOMINA:	<b>C</b>	AVIACIÓN	SUSTENTACIÓN	AERODINÁMICA	
155	LA DISTANCIA DE UNA PUNTA A OTRA DEL ALA, SE LLAMA:	<b>C</b>	COMBADURA	FLECHA	ENVERGADURA	
156	LA ECUACIÓN DE SUSTENTACIÓN VIENE DEFINIDA POR: (LÉASE "D" COMO DENSIDAD)	<b>A</b>	$L = \frac{1}{2} D \cdot V^2 \cdot CL \cdot S$	$L = \frac{1}{2} D \cdot CL \cdot V \cdot S^2$	$L = \frac{1}{2} D \cdot S \cdot CD \cdot V^2$	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
157	LA ESTABILIDAD DE UN AVIÓN ES:	<b>A</b>	LA CAPACIDAD DE RETORNAR A SU POSICIÓN DE VUELO RECTO Y NIVELADO AL SOLTAR LOS COMANDOS.	QUE EN UNA PISTA SECA NO FLOTA Y ES FÁCIL ATERRIZARLO	LA CAPACIDAD DE UN AVIÓN DE MANTENERSE EN EL AIRE.	
158	LA ESTABILIDAD LATERAL DE UN AVIÓN GIRA:	<b>A</b>	ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL	ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	ALREDEDOR DEL EJE TRANSVERSAL	
159	LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL DE UN AVIÓN GIRA:	<b>B</b>	ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL	ALREDEDOR DEL EJE TRANSVERSAL	ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	
160	LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL DEL AVIÓN, ES LA QUE PRESENTA ESTE ALREDEDOR DE SU :	<b>C</b>	EJE LATERAL	EJE VERTICAL	EJE LONGITUDINAL	
161	LA GUIÑADA ADVERSA ES UN MOVIMIENTO PRODUCIDO EN EL EJE VERTICAL DEL AVIÓN QUE ACOMPAÑA A TODO VIRAJE, MOTIVADO :	<b>C</b>	APLICAR PEDAL DEL LADO CONTRARIO	HACER LA CORRECCIÓN CON ALERONES	APLICAR PEDAL DEL MISMO LADO DEL VIRAJE	
162	LA HABILIDAD DE UN AVIÓN DE VOLVER A SU POSICIÓN NORMAL DE VUELO AL SOLTAR LOS COMANDOS SE LLAMA:	<b>B</b>	EQUILIBRIO	ESTABILIDAD	BALANCE	
163	LA LÍNEA DE CURVATURA MEDIA Y LA CUERDA COINCIDIRÁN CUANDO EL PERFIL DEL ALA SEA:	<b>A</b>	SIMÉTRICO	ASIMÉTRICO	NUNCA PUEDEN COINCIDIR	
164	LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN CON VELOCIDAD CONSTANTE OCURRE CUÁNDO:	<b>C</b>	EL AIRE YA NO FLUYE SUAVEMENTE SOBRE EL ALA	EL AVIÓN HACE UN VIRAJE COORDINADO	SE EXCEDE EL ÁNGULO DE ATAQUE	
165	LA PROPIEDAD DE UN AVIÓN, EN VIRTUD POR LA CUAL SE PRODUCEN FUERZAS QUE TIENDEN A ESTABLECERLO EN POSICIÓN INICIAL, CUANDO ESTAS VARÍAN SE DENOMINA:	<b>A</b>	ESTABILIDAD	EQUILIBRIO	MANIOBRABILIDAD	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
166	LA PROPIEDAD DE UN AVIÓN, MEDIANTE LA CUÁL SE PRODUCEN FUERZAS QUE TIENDEN A ESTABILIZARLO EN POSICIÓN INICIAL CUANDO ÉSTA ES MODIFICADA SE DENOMINA:	<b>A</b>	ESTABILIDAD	EQUILIBRIO	MANIOBRABILIDAD	
167	LA RATA DE ASCENSO (RATE OF CLIMB) DE UN AVIÓN ES:	<b>A</b>	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA VELOCIDAD	DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	
168	LA RATA DE ASCENSO DE UN AVIÓN ES:	<b>A</b>	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA VELOCIDAD	DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	
169	LA RECTA IMAGINARIA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE FUGA DE UN ALA, SE LLAMA:	<b>C</b>	LA VIGA PRINCIPAL	EL ÁNGULO DE ATAQUE	LA CUERDA AERODINÁMICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
170	LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA PRESIÓN Y LA VELOCIDAD, SE REFIERE A:	<b>C</b>	LEY DE NEWTON	ACCIÓN Y REACCIÓN	TEOREMA DE BERNOULLI	
171	LA RESISTENCIA CREADA POR TODOS LOS COMPONENTES DEL AVIÓN QUE NO GENERAN SUSTENTACIÓN ES:	<b>C</b>	RESISTENCIA INDUCIDA	RESISTENCIA TOTAL	RESISTENCIA PARÁSITA	
172	LA RESISTENCIA DE FORMA:	<b>A</b>	ES LA QUE OPONE EL AIRE, AL PASO DE LOS OBJETOS A TRAVÉS DE ÉL.	ES LA QUE SE PRODUCE POR LAS VELOCIDADES	ES LA QUE SE PRODUCE POR GRAN ÁNGULO DE ATAQUE	
173	LA RESISTENCIA POR FRICCIÓN ES IMPORTANTE A:	<b>B</b>	BAJAS VELOCIDADES	ALTAS VELOCIDADES	A CUALQUIER VELOCIDAD	
174	LA RESISTENCIA QUE AUMENTA AL CUADRADO DE LA VELOCIDAD SE LLAMA:	<b>C</b>	LA INDUCIDA	DE CONTACTO	PARÁSITA	
175	LA SUMA DE LA RESISTENCIA PARÁSITA E INDUCIDA SE DENOMINA:	<b>B</b>	RESISTENCIA AL CUADRADO	RESISTENCIA TOTAL	RESISTENCIA NULA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
176	LA SUSTENTACIÓN ES UNA FUERZA OPUESTA A LA:	<b>A</b>	GRAVEDAD	EMPUJE	TRACCIÓN	
177	LA SUSTENTACIÓN SE BASA EN :	<b>B</b>	EL ÁNGULO DE ATAQUE	LA DIFERENCIA DE PRESIONES	LA RESISTENCIA ALAR	
178	LA SUSTENTACIÓN VIENE DEFINIDA POR LA SIGUIENTE FÓRMULA: (LÉASE "D" COMO DENSIDAD DEL AIRE Y V2 COMO EL CUADRADO DE LA VELOCIDAD DE LA CORRIENTE DE AIRE)	<b>C</b>	$L = A \cdot \frac{1}{2} \cdot D \cdot V \cdot CL \cdot S$	$L = \frac{1}{2} \cdot D \cdot V^2 \cdot CD \cdot S$	$L = \frac{1}{2} \cdot D \cdot V^2 \cdot CL \cdot S$	
179	LA TEMPERATURA TOTAL (TAT) EN LOS TERMÓMETROS DE AVIONES QUE VUELAN A VELOCIDADES MAYORES A MACH .60 ES MAYOR QUE LA TEMPERATURA AMBIENTE. ¿POR QUÉ?	<b>B</b>	ERROR DEL INSTRUMENTO POR RETARDO EN SU SEÑAL	INCREMENTA LA TEMPERATURA POR EFECTO DE LA FRICCIÓN Y LA COMPRESIBILIDAD DEL AIRE EN EL BULBO DEL TERMÓMETRO	DEBIDO A LA RADIACIÓN SOLAR SE ABSORBE EN MAYOR CANTIDAD POR TORNARSE LA CORRIENTE MENOS TRASLÚCIDA	
180	LA TRAYECTORIA DE VUELO CON RESPECTO A EL AIRE ES:	<b>A</b>	OPUESTA	NEUTRAL	LONGITUDINAL	
181	LA TRAYECTORIA DE VUELO CON RESPECTO AL AIRE ES OPUESTA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
182	LA TRAYECTORIA SEGUIDA POR UNA AERONAVE DURANTE SU DESPLAZAMIENTO EN EL SENO DEL AIRE, SE DENOMINA TRAYECTORIA DE VUELO:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
183	LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DE UN AVIÓN ES:	<b>C</b>	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO DEL AVIÓN	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL ÁNGULO DE INCLINACIÓN LATERAL EN UN VIRAJE.	DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL FACTOR DE CARGA EN UNA MANIOBRA	
184	LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DE UNA AERONAVE AL BAJAR LOS FLAPS:	<b>B</b>	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE IGUAL	A Y C SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
185	LA VELOCIDAD V1 SE DENOMINA:	<b>C</b>	VELOCIDAD DE SEGURIDAD	VELOCIDAD DE ROTACIÓN	VELOCIDAD DE DECISIÓN	
186	LAS CARACTERÍSTICAS DE RESISTENCIAS INDUCIDAS DE LAS ALAS MUY CERCA DEL TERRENO, NO SON IGUALES A LAS QUE SE PRODUCEN EN LA CORRIENTE LIBRE EN LA ALTURA, ESTE FENÓMENO SE DEBE A:	<b>A</b>	EFEECTO DE TIERRA	FACTOR P.	EFECTOS Z.	
187	LAS CUATRO FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE UN AVIÓN EN VUELO NIVELADO, SON:	<b>C</b>	RESISTENCIA DEL VIENTO, PESO DEL PILOTO, PESO DEL COMBUSTIBLE Y POTENCIA DEL MOTOR.	POTENCIA, RESISTENCIA, PESO DEL PILOTO Y SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN, PESO, PROPULSIÓN Y RESISTENCIA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
188	LAS CUATRO FUERZAS FUNDAMENTALES QUE ACTÚAN SOBRE EL AVIÓN EN VUELO SE PRESENTAN CUANDO:	<b>B</b>	EL AVIÓN ESTA ACELERANDO EN EMPUJE Y LA RESISTENCIA SON IGUALES	LAS CUATRO FUERZAS ESTÁN EN EQUILIBRIO DURANTE UN VUELO NO ACELERADO	EN UN VUELO RECTO Y NIVELADO NO ACELERADO LAS CUATRO FUERZAS TIENEN IGUAL MAGNITUD	
189	LAS RESISTENCIAS POR FRICCIÓN Y FORMAS SON DENOMINADAS:	<b>C</b>	RESISTENCIAS INDUCIDAS	RESISTENCIAS BASES	RESISTENCIAS PARÁSITAS	
190	LAS SUPERFICIES AERODINÁMICAS RESPONSABLES DE PRODUCIR LA SUSTENTACIÓN EN UNA AERONAVE SON:	<b>A</b>	LAS ALAS	EL FUSELAJE	EL EMPENAJE	
191	LAS SUPERFICIES HIPERSUSTENTADORAS NORMALMENTE SON UTILIZADAS DURANTE LA FASE DE:	<b>A</b>	DESPEGUE Y ATERRIZAJE	CRUCERO	ASCENSO ÚNICAMENTE	DESCENSO ÚNICAMENTE
192	LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL SON:	<b>B</b>	FLAPS, ELEVADORES, ALERONES	ALERONES, ELEVADORES, RUDDER	RUDDER, ELEVADORES, SLATS	
193	LAS SUPERFICIES PRIMARIAS SE ENCARGAN DE:	<b>C</b>	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	COMPENSAR EL DESVÍO DEL AVIÓN	CONTROLAR LOS MOVIMIENTOS ALREDEDOR DE LOS TRES EJES.	
194	LÍNEA RECTA QUE UNE AL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE SALIDA:	<b>A</b>	CUERDA	FLECHA	ENVERGADURA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
195	LOS ALERONES CONTROLAN EL MOVIMIENTO DEL AVIÓN EN EL EJE:	<b>A</b>	LONGITUDINAL	LATERAL	VERTICAL	
196	LOS ALERONES PRODUCEN EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE:	<b>A</b>	LONGITUDINAL	VERTICAL	VERTICAL Y LATERAL	
197	LOS ALERONES SE ENCUENTRAN UBICADOS EN EL ALA CERCA DEL ENCASTRE O FUSELAJE:	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
198	LOS ALERONES SE MUEVEN DE FORMA SIMÉTRICA	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
199	LOS ALERONES SE PUEDEN DEFINIR CÓMO:	<b>C</b>	LAS SUPERFICIES SECUNDARIAS DE CONTROL CON MOVIMIENTOS OPUESTOS	LAS SUPERFICIES SECUNDARIAS DE CONTROL CON MOVIMIENTOS SIMÉTRICOS	LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL CON MOVIMIENTOS OPUESTOS	
200	LOS AVIONES SUPERSÓNICOS POSEEN DISEÑOS DE PERFILES ALARES PARTICULARES. SEÑALE CUÁL CORRESPONDE A ESTE TIPO DE AVIÓN:	<b>B</b>	SIMÉTRICO	ROMBOIDAL	ASIMÉTRICO PLANO	
201	LOS COMPENSADORES SON PARA:	<b>C</b>	AUMENTAR EL CL MÁXIMO	AUMENTAR LA VELOCIDAD DE RESPUESTA	DISMINUIR LA FUERZA QUE EJERCE EL PILOTO EN LOS COMANDOS	
202	LOS CONTROLES DE VUELO PRIMARIOS SON:	<b>C</b>	SLATS, ALERONES, ELEVADORES, TIMÓN DE DIRECCIÓN	FLAPS, SLATS, COMPENSADORES.	ALERONES, TIMÓN DE PROFUNDIDAD, TIMÓN DE DIRECCIÓN	
203	LOS FLAPS SE USAN PRINCIPALMENTE PARA:	<b>A</b>	AUMENTAR SUSTENTACIÓN	PERMITIR UN DESPEGUE MÁS SEGURO SOBRE OBSTÁCULOS ALTOS	REDUCIR LA VELOCIDAD DEL ATERRIZAJE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
204	LOS ELEVADORES PRODUCEN EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE:	<b>A</b>	LATERAL	LONGITUDINAL	VERTICAL	
205	LOS FLAPS SE USAN PROPORCIONALMENTE PARA:	<b>C</b>	AUMENTAR LA EFICACIA DE LOS MANDOS A BAJAS VELOCIDADES.	PERMITIR UN DESPEGUE MÁS SEGURO SOBRE OBSTÁCULOS ALTOS	PARA AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	
206	LOS FLAPS SE UTILIZAN PARA AUMENTAR LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
207	LOS SLATS SON DISPOSITIVOS HIPERSUSTENTADORES	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
208	LOS SPOILERS SIRVEN PARA AUMENTAR LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
209	LOS SPOILERS SON UTILIZADOS COMO AEROFRENOS:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
210	LOS TRES EJES IMAGINARIOS DE UN AVIÓN SÓN:	<b>C</b>	LATERAL, VERTICAL, CUERDA	ÁNGULO DIEDRO, LATERAL, HORIZONTAL	LATERAL, VERTICAL, LONGITUDINAL.	
211	LOS VÓRTICES GENERADOS EN LAS PUNTAS DE ALAS, SE FORMAN POR EL FLUJO DEL AIRE DEL INTRADÓS, QUE TIENE UNA MAYOR PRESIÓN QUE LA CORRIENTE DEL EXTRADÓS:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
212	LUEGO DEL DESPEGUE ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES VELOCIDADES PERMITE GANAR LA MAYOR ALTITUD EN UN CORTO PERÍODO DE TIEMPO?	<b>A</b>	VELOCIDAD DE MAYOR RATA DE ASCENSO	VELOCIDAD DE MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO	VELOCIDAD DE ASCENSO EN RUTA	
213	MIENTRAS LAS SUPERFICIES DEL AVIÓN SEAN MÁS LISAS, LA RESISTENCIA POR FRICCIÓN:	<b>B</b>	AUMENTARÁ	DISMINUIRÁ	NO VARÍA	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
214	PARA AVIONES JET DE GRAN CAPACIDAD, EN CASO DE UN DESPEGUE CON CONDICIONES QUE LO LIMITEN POR ASCENSO EN EL 2° SEGMENTO EN CASO DE FALLA DE UN MOTOR ¿CUÁL SERÍA LA MEJOR CONFIGURACIÓN DE DESPEGUE?	<b>B</b>	UTILIZAR LOS FLAPS CON SU MÁXIMA DEFLEXIÓN	UTILIZAR LA CONFIGURACIÓN DE MÍNIMA DEFLEXIÓN DE FLAPS	UTILIZAR FLAPS PARA DESPEGUE EN PISTA CORTA DESBALANCEADA	
215	PARA CONTRARRESTAR EL EFECTO DEL TORQUE EN UN AVIÓN MONOMOTOR CONVENCIONAL, UN PILOTO NORMALMENTE:	<b>C</b>	APLICARÁ PRESIÓN EN EL PEDAL IZQUIERDO DURANTE EL CARRETEO DE DESPEGUE Y DURANTE EL ASCENSO A FULL POTENCIA	APLICARÁ PRESIÓN EN EL PEDAL DERECHO MIENTRAS ESTÁ APROXIMÁNDOSE A UN DESCENSO DESDE UN VUELO RECTO Y NIVELADO	APLICARÁ PRESIÓN EN EL PEDAL DERECHO DURANTE EL CARRETEO DE DESPEGUE Y MIENTRAS ESTA ASCIENDIENDO A FULL POTENCIA	
216	PARA QUE UN AVIÓN PUEDA VOLAR DE CABEZA EL PERFIL ALAR DEBE SER ASIMÉTRICO?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
217	PARA UN AVIÓN ESTABLE, LA DISTANCIA ENTRE EL C.G (CENTRO DE GRAVEDAD) Y EL C.A (CENTRO AERODINÁMICO) ESTABLECE QUE:	<b>A</b>	MAYOR DISTANCIA, AVIÓN MÁS ESTABLE	MENOR DISTANCIA, AVIÓN MÁS ESTABLE	MENOR DISTANCIA, AVIÓN INESTABLE	
218	PARA UNAS CONDICIONES DADAS DE ALTITUD, TEMPERATURA, PENDIENTE Y LONGITUD DE PISTA, COMO INFLUYE EL VIENTO EN LA CAPACIDAD DE CARGA DEL AVIÓN	<b>B</b>	VIENTO DE FRENTE, MÁS PESO	VIENTO DE COLA, MÁS PESO	ES INDIFERENTE	
219	PODRÍA UNA AERONAVE DE CATEGORÍA NORMAL MANTENER UN ÁNGULO DE BANQUEO DE 90°	<b>A</b>	LA SUSTENTACIÓN ES DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL COS DEL ÁNGULO DE BANQUEO POR LO QUE SE CUMPLE $\cos 90^\circ = 0$ , LUEGO $L = 0$	EL EFECTO DE ALTAS "G" SUPERARÁN SIEMPRE A LA CARGA ALAR (CLMAX)	LA PRESIÓN AERODINÁMICA SE IGUALARÍA ENTRE EL INTRADÓS Y EL EXTRADÓS Y LA SUSTENTACIÓN NO SE PRODUCIRÍA	
220	¿QUÉ CONTROL SE UTILIZA EN LA CABINA DE MANDOS PARA ACCIONAR O MOVER EL RUDDER O TIMÓN DE DIRECCIÓN?	<b>C</b>	LA RUEDA DEL COMPENSADOR	LOS MANDOS QUE CONTROLAN LOS MOVIMIENTOS SOBRE EL EJE TRANSVERSAL Y VERTICAL	LOS PEDALES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
221	QUÉ ES EL EFECTO SUELO?		EL RESULTADO DE LA INTERFERENCIA DE LA SUPERFICIE DEL SUELO CON EL PATRÓN DE CIRCULACIÓN DEL AIRE SOBRE LA AERONAVE	EL RESULTADO DE LA ALTERACIÓN DEL PATRÓN DE CIRCULACIÓN DEL AIRE INCREMENTANDO LA RESISTENCIA INDUCIDA EN EL ALA DEL AVIÓN.	EL RESULTADO DE LA INTERRUPTIÓN DEL PATRÓN DE CIRCULACIÓN DEL AIRE SOBRE EL ALA DEL AVIÓN, AL PUNTO DE NO MANTENERLO EN VUELO	
222	QUE ESTABLECE EL PRINCIPIO DE BERNULLI	<b>C</b>	QUE POR CADA ACCIÓN HAY UNA REACCIÓN IGUAL Y OPUESTA.	QUE UNA FUERZA HACIA ARRIBA SE GENERA EN LA MEDIDA QUE LA SUPERFICIE INFERIOR DEL ALA (INTRADÓS) DEFLEXA EL AIRE HACIA ABAJO.	QUE EL AIRE CIRCULANDO SOBRE LA SUPERFICIE SUPERIOR DEL ALA (EXTRADÓS) PROVOCA UNA CAÍDA DE PRESIÓN SOBRE LA MISMA.	
223	SE CONOCE COMO PÉRDIDA:	<b>C</b>	LA CAÍDA DE VELOCIDAD DEL AVIÓN	EL ÁNGULO DE ATAQUE MAYOR QUE LA CUERDA	LA RUPTURA DEL FLUJO AERODINÁMICO SOBRE EL ALA.	
224	SE DEFINE ÁNGULO DE ATAQUE CÓMO:	<b>C</b>	ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA Y EL EJE DE CABECEO	ES AQUEL FORMADO EN LA PARTE DELANTERA DEL PERFIL	ÁNGULO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL Y LA DIRECCIÓN DE VIENTO RELATIVO.	
225	SE DENOMINA ÁNGULO DE INCIDENCIA A:	<b>B</b>	EL FORMADO ENTRE LA CUERDA ALAR Y LA M.A.C.	EL FORMADO ENTRE LA CUERDA ALAR Y EL EJE LONGITUDINAL	EL FORMADO ENTRE EL EJE LONGITUDINAL Y EL EJE VERTICAL	
226	SE DENOMINA RESISTENCIA POR FRICCIÓN:	<b>A</b>	LA QUE SE FORMA DEBIDO A LA VISCOSIDAD DEL AIRE QUE AL PASAR POR LAS SUPERFICIES DEL AVIÓN, SE ADHIEREN A ESTE	LA QUE SE FORMA DEBIDO AL EXCESO DE SUSTENTACIÓN	LA QUE SE FORMA DEBIDO AL EXCESO DE ÁNGULO DE ATAQUE	
227	SE DICE QUE SE OPERA CON CRITERIO DE PISTA COMPENSADA, CUÁNDO:	<b>C</b>	LOS MANDOS DEL AVIÓN ESTÁN COMPENSADOS PARA LA MANIOBRA DE DESPEGUE	LAS LONGITUDES DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE SON IGUALES	LA DISTANCIA DE DESPEGUE ES IGUAL A LA DISTANCIA DE ACELERACIÓN - PARADA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
228	SE DICE QUE UN AVIÓN ES ESTABLE CUANDO:	<b>B</b>	LE ES DIFÍCIL ENTRAR EN PÉRDIDA (STALL).	REQUIERE POCO ESFUERZO PARA CONTROLARLO.	NO ENTRA EN TIRABUZÓN (SPIN).	
229	SE GENERARÍA SUSTENTACIÓN EN UN PLANO ALAR EN LAS CONDICIONES ABAJO DESCRITAS?	<b>A</b>	PERFIL SIMÉTRICO 2,5° DE ÁNGULO DE ATAQUE	PERFIL ASIMÉTRICO PLANO 0ª ÁNGULO DE ATAQUE	PERFIL CÓNCAVO-CONVEXO 0ª ÁNGULO DE ATAQUE	
230	SE LLAMA CUERDA DE UN PERFIL ALAR:	<b>A</b>	LA LÍNEA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL DE SALIDA	EL ESPESOR MÁXIMO DEL PERFIL	LA ORDENADA MÁXIMA DEL PERFIL	
231	SE LLAMA VELOCIDAD DE DECISIÓN AL DESPEGUE :	<b>B</b>	V2	V1	VMCG	
232	SE MANTIENE IGUAL INDEPENDIEMENTE DE LA ALTITUD	<b>C</b>	AMBAS ALAS ESTÁN EN PÉRDIDA	NINGÚN ALA ESTÁ EN PÉRDIDA	SOLAMENTE EL ALA IZQUIERDA ESTÁ EN PÉRDIDA	
233	SEGÚN EL TEOREMA DE BERNOULLI APLICADO A LOS PERFILES AERODINÁMICOS. ¿CUÁL ES LA RELACIÓN VELOCIDAD - PRESIÓN ?	<b>C</b>	A MAYOR VELOCIDAD MAYOR PRESIÓN	A MENOR VELOCIDAD MENOR PRESIÓN	A MENOR VELOCIDAD MAYOR PRESIÓN	
234	SEGÚN EL TEOREMA DE BERNOULLI:	<b>B</b>	CUALQUIER PUNTO DE BAJA VELOCIDAD ES UN PUNTO DE BAJA PRESIÓN	CUALQUIER PUNTO DE ALTA VELOCIDAD ES UN PUNTO DE BAJA PRESIÓN	CUALQUIER PUNTO DE ESTANCAMIENTO ES UNA RESISTENCIA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
235	SELECCIONE LAS CUATRO MANIOBRAS FUNDAMENTALES DE VUELO.	<b>C</b>	POTENCIA DEL AVIÓN, ACTITUD, INCLINACIÓN, Y COMPENSADO	PUESTA EN MARCHA, RODAJE, DESPEGUE Y ATERRIZAJE	VUELO RECTO Y NIVELADO, VIRAJES, ASCENSOS, Y DESCENSOS	
236	SI AUMENTAMOS EL ANGULO DE ATAQUE DISMINUYE LA VELOCIDAD	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
237	SI EL PILOTO AUMENTA LA POTENCIA DURANTE UN VUELO A VELOCIDAD CONSTANTE, LA PROPULSIÓN MOMENTÁNEA ES MAYOR A LA RESISTENCIA?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
238	SI EN VUELO DUPLICAMOS LA VELOCIDAD. ¿QUÉ OCURRE CON LA SUSTENTACIÓN?	<b>C</b>	SE DUPLICA	DISMINUYE	SE CUADRUPLICA	
239	SI GIRAMOS EL COMANDO O BASTÓN A LA DERECHA:	<b>C</b>	BAJA EL ALERÓN DERECHO Y SUBE EL IZQUIERDO	SE MUEVE EL RUDDER ES ESA DIRECCIÓN	BAJA EL ALERÓN IZQUIERDO Y SUBE EL DERECHO	
240	SI UN AVIÓN CON UN PESO BRUTO DE 2.000 LBS. , ESTUVIESE SUJETO A UNA CARGA TOTAL DE 6.000 LBS., EN VUELO, EL FACTOR DE CARGA SERÍA DE:	<b>A</b>	3 GRAVEDADES	12 GRAVEDADES	2 GRAVEDADES	
241	SI UN AVIÓN ES AFECTADO POR EL EFECTO DE TIERRA (GROUND EFFECT)	<b>C</b>	PRESENTARÁ MAYOR ESTABILIDAD Y UN CAMBIO DE NARIZ ABAJO MOMENTÁNEO	SE PRODUCIRÁ MAYOR PRESIÓN ESTÁTICA Y POR LO CUAL UN AUMENTO EN LA VELOCIDAD INDICADA	EXPERIMENTARA UN INCREMENTO EN LA RESISTENCIA INDUCIDA POR LO CUAL SE NECESITARA MÁS POTENCIA	
242	SI UNA AERONAVE DESPEGA CON VIENTO DE COLA DESPEGARA MAS RAPIDO	<b>B</b>	CIERTO	FALSO		
243	SI UNA AERONAVE DESPEGA CON VIENTO DE FRENTE ¿DESPEGA MAS RÁPIDO?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
244	SI UNA AERONAVE QUIERE DESPLAZARSE LA RESISTENCIA DEBE SER MENOR AL EMPUJE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO		
245	SUPERFICIES ABISAGRADAS CON MOVIMIENTO OPUESTOS :	<b>B</b>	SLAT	ALERONES	FLAP	
246	SUPERFICIES DE CONTROL PRIMARIAS:	<b>B</b>	ALERÓN, FLAPS, SLAT	RUDDER, ELEVADOR, ALERONES	RUDDER, ELEVADOR, SPOILER	
247	TANTO LA SUSTENTACIÓN COMO LA RESISTENCIA, SE INCREMENTARÁN CUANDO UNA DE LAS SIGUIENTES SUPERFICIES ESTE EXTENDIDA:	<b>A</b>	FLAPS	FRENOS DE PICADA	ALERONES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
248	TENDENCIA DE UN CUERPO A REGRESAR A SU POSICIÓN ORIGINAL, SE DENOMINA :	<b>B</b>	ESTABILIDAD NEUTRA	ESTABILIDAD POSITIVA	ESTABILIDAD NEGATIVA	
249	UN AVIÓN HA SIDO CARGADO DE MANERA QUE SU CG HA QUEDADO DETRÁS DEL LÍMITE TRASERO, LO CUAL CAUSA QUE EL MISMO SEA:	<b>B</b>	MENOS ESTABLE EN TODAS LAS VELOCIDADES.	MENOS ESTABLE A BAJAS VELOCIDADES, PERO MÁS ESTABLE EN ALTAS VELOCIDADES.	MENOS ESTABLE EN ALTAS VELOCIDADES, PERO MÁS ESTABLE EN BAJAS VELOCIDADES	
250	UN ALA RECTANGULAR, EN COMPARACIÓN CON OTRO TIPO DE PLANO, TIENE LA TENDENCIA A ENTRAR EN PÉRDIDA PRIMERO EN:	<b>A</b>	LA PUNTA DEL ALA	LA RAÍZ DEL PLANO	LA RAÍZ O EN LA PUNTA INDIFERENTEMENTE	
251	UN AVIÓN CON UNA FUERTE ESTABILIDAD DIRECCIONAL Y UNA DÉBIL ESTABILIDAD LATERAL ESTA PROPENSO A QUE TIPO DE EFECTO SECUNDARIO	<b>A</b>	DUTCH ROLL	INESTABILIDAD EN ESPIRAL	DUTCH ROLL E INESTABILIDAD EN ESPIRAL	
252	UN AVIÓN SUFRE UNA PERTURBACIÓN, E INICIA UNA SERIE DE MOVIMIENTOS OSCILATORIOS DE FRECUENCIA CONSTANTE ¿CUÁL ES SU ESTADO DE EQUILIBRIO?	<b>C</b>	ESTABILIDAD ESTÁTICA NEGATIVA	ESTABILIDAD DINÁMICA	ESTABILIDAD DINÁMICA NEUTRA	
253	UN CUERPO CAPAZ DE CREAR SUSTENTACIÓN EN BASE A LA REACCIÓN PRODUCIDA POR EL AIRE AL PASAR SOBRE SU SUPERFICIE, SE DENOMINA:	<b>C</b>	ÁNGULO DIEDRO	ÁNGULO DE INCIDENCIA	PERFIL AERODINÁMICO	
254	UN MOTOR COLOCADO EN LA PARTE DELANTERA DE UNA AERONAVE SE DENOMINA:	<b>B</b>	MOTOR IMPULSOR	MOTOR TRACTOR	MOTOR PISTÓN	
255	UN MOTOR COLOCADO EN LA PARTE POSTERIOR DE UNA AERONAVE SERA UN:	<b>A</b>	MOTOR IMPULSOR	MOTOR TRACTOR	MOTOR PISTÓN	
256	UNA AERONAVE PUEDE ENTRAR EN PÉRDIDA:	<b>B</b>	SOLAMENTE DURANTE EL DESPEGUE	EN CIERTA ACTITUD	SOLAMENTE DURANTE EL ATERRIZAJE	NUNCA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
257	UNA DE LAS PRINCIPALES FUNCIONES DE LOS FLAPS DURANTE LA APROXIMACIÓN Y EL ATERRIZAJE ES:	<b>C</b>	DISMINUIR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD	DISMINUIR LA SUSTENTACIÓN POR GENERAR MAYOR RESISTENCIA AL AVANCE	INCREMENTAR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD	
258	UNA DE LAS PRINCIPALES FUNCIONES DEL FLAPS DURANTE LA APROXIMACIÓN Y EL ATERRIZAJE ES	<b>C</b>	DISMINUIR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD	PERMITIR EL TOQUE (TOUCHDOWN) A MAYOR VELOCIDAD INDICADA	INCREMENTAR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD	
259	UNA SUPERFICIE DISEÑADA PARA CREAR UNA FUERZA DE SUSTENTACIÓN AERODINÁMICA CON UN FLUJO DE AIRE SOBRE ELLA SE LLAMA:	<b>A</b>	PLANO AERODINÁMICO	PLANO DE SUSTENTACIÓN	PLANO DE FUGA	
260	UNO DE LOS SIGUIENTES FACTORES LIMITA EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE:	<b>D</b>	LA PENDIENTE DE PISTA	LA LONGITUD DE PISTA	CLEAR WAY	A Y B SON CORRECTAS
261	VUELO RECTO Y NIVELADO, VIRAJES, ASCENSOS, Y DESCENSOS	<b>B</b>	MAYOR VELOCIDAD INDICADA AL TOQUE DE PISTA, CARRERA DE ATERRIZAJE MÁS LARGA Y MEJOR CONTROL DURANTE LA RUPTURA DE PLANEÓ	MAYOR VELOCIDAD TERRESTRE (GROUND SPEED) AL TOQUE DE PISTA, CARRERA DE ATERRIZAJE MÁS LARGA, Y PROBABILIDAD DE SOBREPASAR EL PUNTO ELEGIDO DE TOQUE.	MAYOR VELOCIDAD TERRESTRE, CARRERA DE ATERRIZAJE MÁS CORTA Y PROBABILIDAD DE TOCAR ANTES DEL PUNTO SELECCIONADO PARA EL ATERRIZAJE.	

## FACTORES HUMANOS

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



## MANIOBRAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	AL REALIZAR UNA MANIOBRA DE OCHO PEREZOSO ¿CUÁNDO LA ALTITUD ACTUAL SERÁ IGUAL A LA ALTITUD DE ENTRADA?	<b>D</b>	A 45°	A 90°	A 135°	A 180°	
2	AL REALIZAR UN OCHO PEREZOSO ¿DÓNDE DEBE OBTENERSE EL MÁXIMO CABECEO NEGATIVO?	<b>C</b>	A LOS 45°	A LOS 90°	A LOS 135°	A LOS 180°	
3	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES EXPRESIONES, DEFINE MEJOR LOS SEGUNDOS 90° DEL CHANDELL?	<b>A</b>	CABECEO CONSTANTE Y BANQUEO VARIABLE	CABECEO Y BANQUEO CONSTANTES	BANQUEO CONSTANTE Y CABECEO VARIABLE	CABECEO Y BANQUEO VARIABLES	
4	SI EN UNA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD (ACCELERATED STALL) OCURRE DURANTE UN VIRAJE ESCARPADO, ¿EN QUÉ DIRECCIÓN EL AVIÓN TIENDE A TONELEAR?	<b>D</b>	HACIA EL INTERIOR DEL VIRAJE	HACIA EL EXTERIOR DEL VIRAJE	EN CUALQUIER DIRECCIÓN	EN LA DIRECCIÓN DEL "ROLL" O TONEL RESULTANT, DEPENDE SI EL AVIÓN ESTÁ DESLIZANDO, DERRAPANDO, O EN VUELO COORDINADO	
5	PARA LOGRAR LA DISTRACCIÓN DEL ALUMNO DURANTE LA EJECUCIÓN DE SS SOBRE CAMINOS, UN BUEN MOTIVO PUEDE SER:	<b>A</b>	IDENTIFICAR UN OBJETIVO EN TIERRA	CERRAR LOS OJOS DURANTE EL VIRAJE	VOLAR A LA MÍNIMA VELOCIDAD DE CONTROL	CAMBIOS DE VELOCIDAD DURANTE LOS VIRAJES	
6	LOS PILOTOS DEBEN SABER, QUE DURANTE LA EJECUCIÓN DE UN 720 A NIVEL CONSTANTE Y A LA DERECHA, EL TIMÓN DIRECCIONAL DEBE NORMALMENTE USARSE PARA:	<b>A</b>	PREVENIR DERRAPE	CONTROLAR LA RATA DE VIRAJE	MANTENER AL AVIÓN EN EL VIRAJE UNA VEZ ESTABLECIDO	MANTENER UNA ACTITUD CONSTANTE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
7	LOS PILOTOS QUE INICIAN EL CHANDELL CON UN BANQUEO EXAGERADO, LO MÁS POSIBLE ES QUE:	<b>A</b>	VIREN MÁS DE 180 GRADOS ANTES DE NIVELAR EN EL TOPE DE LA MANIOBRA	HAGAN UN VIRAJE ESCARPADO CON UNA RECUPERACIÓN DE NARIZ MUY ARRIBA AL TERMINAR EL 180	TERMINEN LA MANIOBRA ANTES DEL 180	ENTREN EN STALL ANTES DE TERMINAR LA MANIOBRA	
8	¿QUÉ PUEDE PASAR SI EL BANQUEO INICIAL ES MUY MODERADO AL COMENZAR EL CHANDELL?	<b>A</b>	ENTRAR EN STALL ANTES DE ALCANZAR LOS 180	TERMINAR LA MANIOBRA CON VELOCIDAD EXCESIVA	PURO VIRAJE Y POCO ASCENSO	TERMINAR LA MANIOBRA CON ACTITUD MUY BAJA	
9	AL EJECUTAR UN CHANDELL, ¿DONDE DEBE TENERSE LA MAYOR ACTITUD SOBRE EL HORIZONTE?	<b>C</b>	A LOS 30 GRADOS	A LOS 45 GRADOS	A LOS 90 GRADOS	A LOS 180 GRADOS	
10	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES EXPRESIONES DEFINE MEJOR LOS PRIMEROS 90 GRADOS DEL CHANDELL?	<b>C</b>	CABECEO CONSTANTE Y BANQUEO VARIABLE (CABECEO, POSICIÓN DE LA NARIZ RELATIVAMENTE AL HORIZONTE, PITCH EN INGLES)	CABECEO Y BANQUEO CONSTANTE	BANQUEO CONSTANTE Y CABECEO VARIABLE	BANQUEO Y CABECEO VARIABLES	
11	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES EXPRESIONES DEFINE MEJOR LOS SEGUNDOS 90 GRADOS DEL CHANDELL?	<b>A</b>	CABECEO CONSTANTE Y BANQUEO VARIABLE	CABECEO Y BANQUEO CONSTANTE	BANQUEO CONSTANTE Y CABECEO VARIABLE	CABECEO Y BANQUEO VARIABLES	
12	AL REALIZAR UN OCHO PEREZOSO, ¿DÓNDE SE DEBE TENER LA POSICIÓN MÁS ELEVADA DE LA NARIZ (MAYOR CABECEO POSITIVO)?	<b>A</b>	A LOS 45 GRADOS	A LOS 90 GRADOS	A LOS 135 GRADOS	A LOS 180 GRADOS	
13	AL HACER UN OCHO PEREZOSO, ¿DÓNDE DEBE OBTENERSE LA MÍNIMA VELOCIDAD?:	<b>B</b>	A LOS 45 GRADOS	A LOS 90 GRADOS	A LOS 135 GRADOS	A LOS 180 GRADOS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
14	AL REALIZAR UN OCHO PEREZOSO, ¿DÓNDE DEBE TENERSE EL MÁXIMO CABECEO NEGATIVO?:	<b>C</b>	A LOS 45 GRADOS	A LOS 90 GRADOS	A LOS 135 GRADOS	A LOS 180 GRADOS	
15	AL REALIZAR UN OCHO PEREZOSO, ¿DONDE DEBE OBTENERSE LA MAYOR ALTITUD?:	<b>B</b>	A LOS 45 GRADOS	A LOS 90 GRADOS	A LOS 135 GRADOS	A LOS 180 GRADOS	
16	AL REALIZAR UN OCHO PEREZOSO, ¿CUÁNDO LA ALTITUD ACTUAL SERÁ IGUAL A LA ALTITUD DE ENTRADA?:	<b>D</b>	A LOS 45 GRADOS	A LOS 90 GRADOS	A LOS 135 GRADOS	A LOS 180 GRADOS	
17	¿QUÉ DEBE OCURRIR A LOS 90 GRADOS DE UN OCHO PEREZOSO?:	<b>D</b>	VELOCIDAD Y ALTITUD IGUALES A LAS DE ENTRADA	MÁXIMA NARIZ ARRIBA, VELOCIDAD MÍNIMA, MÍNIMO BANQUEO	MÁXIMA NARIZ ABAJO, MÁXIMO BANQUEO Y MÁXIMA VELOCIDAD	MÁXIMO BANQUEO, MÍNIMA VELOCIDAD, MÁXIMA ALTITUD, NARIZ NIVELADA	
18	¿CUÁL ES LA CAUSA DE QUE SE ALCANCEN LOS 45 GRADOS PRIMERO QUE LA MÁXIMA POSICIÓN DE NARIZ ARRIBA EN UN OCHO PEREZOSO?:	<b>B</b>	COMIENZO CON MUY MODERADA RATA DE VIRAJE	COMIENZO CON RATA MUY RÁPIDA DE VIRAJE	VELOCIDAD MUY ALTA QUE HACE MUY RÁPIDA LA RATA DE VIRAJE	POCO TIMÓN DIRECCIONAL EN LA DIRECCIÓN DEL VIRAJE	
19	AL COMENZAR UN PATRÓN RECTANGULAR, EL FACTOR DETERMINANTE DE LA SEPARACIÓN REQUERIDA DE LOS LÍMITES DEL CAMPO Y A LA CUAL EL AVIÓN DEBE SER VOLADO, ESTA DETERMINADA POR:	<b>A</b>	EL VALOR DEL BANQUEO REQUERIDO EN LOS VIRAJES	LAS DIMENSIONES DEL ÁREA RECTANGULAR SELECCIONADA	LA VELOCIDAD DEL VIENTO	EL TIPO DE AVIÓN UTILIZADO	
20	EL OBJETIVO BÁSICO DE LA PRÁCTICA DE OPERACIONES A LA VELOCIDAD MÍNIMA DE CONTROL ES:	<b>C</b>	IDENTIFICAR LA PROXIMIDAD DEL STALL CON POTENCIA	DEMOSTRAR LA SEGURIDAD DE VUELO EN PATRONES DE TRÁFICO A VARIAS VELOCIDADES	OBTENER FAMILIARIDAD CON ESAS SITUACIONES Y DEMOSTRAR LA RAPIDEZ A QUE PUEDE LLEGARSE A LA PERDIDA DEL CONTROL DE LA AERONAVE	OBTENCIÓN RÁPIDA DE CAPACIDAD PARA CONTROLAR EFECTIVAMENTE EL AVIÓN DURANTE LA CARRERA DE DESPEGUE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
21	DOS OBJETIVOS BÁSICOS DEBEN CONTEMPLARSE EN LAS DEMOSTRACIONES DE VUELO LENTO. ESTOS SON EL ESTABLECER Y MANTENER:	<b>B</b>	UNA VELOCIDAD DONDE EL ELEVADOR PUEDE ESTAR TODO ATRÁS SIN PÉRDIDA ADICIONAL DE CONTROL DEL AVIÓN	UNA VELOCIDAD APROPIADA PARA APROXIMAR, Y EL VUELO A LA VELOCIDAD MÍNIMA DE CONTROL	LA VELOCIDAD DE MANIOBRA, Y UNA VELOCIDAD EQUIVALENTE A $V_x \dot{E} V_v$ .	UNA VELOCIDAD QUE DA AVISO DE STALL, Y UNA VELOCIDAD EN LA CUAL ES POSIBLE UNA RECUPERACIÓN COMPLETA DEL STALL	
22	¿CUÁL ES EL OBJETIVO DE UNA DEMOSTRACIÓN DE CONTROLES CRUZADOS, DURANTE LA EJECUCIÓN DE UN STALL O PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN?	<b>B</b>	DEMOSTRAR EL PELIGRO DE UN DESLIZAMIENTO EXCESIVO EN APROXIMACIÓN	CONOCER EL PROCEDIMIENTO DE RECUPERACIÓN DE ESA SITUACIÓN DURANTE UNA APROXIMACIÓN	MOSTRAR LOS EFECTOS DEL MAL USO DE LOS CONTROLES Y ENFATIZAR LA NECESIDAD DEL VUELO COORDINADO	DEMOSTRAR EL PELIGRO DEL BANQUEO EXAGERADO CERCANO A TIERRA	
23	LOS INSTRUMENTOS DE VUELO ESTÁN DIVIDIDOS EN	<b>B</b>	INSTRUMENTOS DE CONTROL Y POTENCIA	INSTRUMENTOS DE PITCH, BANQUEO Y POTENCIA	INSTRUMENTOS DE ALTURA Y VELOCIDAD		
24	LOS INSTRUMENTOS DE CONTROL DE PITCH SON:	<b>A</b>	ALTÍMETRO, INDICADOR DE ACTITUD Y VELOCIDAD VERTICAL	ALTÍMETRO, Y VELOCÍMETRO	ALTÍMETRO, EPR Y ANEMÓMETRO		
25	LOS INSTRUMENTOS DE CONTROL DE BANQUEO SON:	<b>A</b>	COORDINADOR DE VIRAJE Y ALTÍMETRO	BOLITA Y PUNTERO Y EL VELOCÍMETRO	ALTÍMETRO Y BOLITA Y PUNTERO		
26	¿CUÁL DEBE SER LA POSICIÓN DEL ALERÓN CON UN FUERTE VIENTO DE FRENTE ENCONTRADO?	<b>B</b>	NEUTRAL	ALERÓN HACIA ARRIBA EN EL LADO QUE ESTA SOPLANDO EL VIENTO	ALERÓN ABAJO HACIA EL LADO QUE ESTA SOPLANDO EL VIENTO		
27	CUANDO MANTENEMOS UN ÁNGULO CONSTANTE DE BANQUEO EN UN VIRAJE COORDINADO EL DESPLAZAMIENTO DEL PUNTERO:	<b>A</b>	AUMENTA A MEDIDA QUE LA VELOCIDAD DISMINUYE	AUMENTA A MEDIDA QUE AUMENTA LA VELOCIDAD	PERMANECE CONSTANTE		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
28	¿POR QUÉ UN AVIÓN DEBE SER ORIENTADO FRENTE AL VIENTO PARA EL CHEQUEO ANTES DEL DESPEGUE:	<b>C</b>	PARA EVITAR LA NECESIDAD DE FRENAR PARA QUE EL AVIÓN NO SE MUEVA	PARA EVITAR EL EXCESIVO FACTOR DE CARGA	PARA OBTENER UNA MEJOR INDICACIÓN DE OPERACIÓN, Y MINIMIZAR EL SOBRECALENTAMIENTO CUANDO SE CORRE EL MOTOR		
29	¿QUÉ EFECTO TENDRÍA , DURANTE UN VIRAJE CONSTANTE DE 30 GRADOS DE BANQUEO, UNA REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD:	<b>A</b>	LA RATA DE VIRAJE AUMENTARÍA Y EL RADIO DE VIRAJE SE REDUCIRÍA	LA RATA DE VIRAJE DECRECERÍA Y EL RADIO DEL VIRAJE AUMENTARÍA	LA RATA DE VIRAJE DECRECERÍA Y EL RADIO DE VIRAJE DECRECERÍA		
30	BAJO CONDICIONES NORMALES UN ATERRIZAJE CON VIENTO CRUZADO SOBRE UNA PISTA REQUIERE EN EL MOMENTO DE TOQUE:	<b>A</b>	QUE LA DIRECCIÓN DEL MOVIMIENTO DEL AVIÓN Y SU EJE LONGITUDINAL, SEA PARALELO A LA PISTA	QUE EL ALA CON EL VIENTO SEA BAJADA LO SUFICIENTE PARA ELIMINAR LA TENDENCIA DEL AVIÓN A DERRAPAR	QUE LA DIRECCIÓN DEL MOVIMIENTO DEL AVIÓN Y SU EJE LATERAL SEA PERPENDICULAR A LA PISTA		
31	LA MANIOBRA QUE CONSISTE EN UN VIRAJE DE PLANEADO CERRADO, SIN USAR POTENCIA HASTA COMPLETAR TRES VIRAJES DE 360° SE DENOMINA:	<b>B</b>	VIRAJE DE 720°	ESPIRAL CERRADA	OCHO SOBRE PILONES	BARRENA	
32	LA MANIOBRA QUE CONSISTE EN CIRCULAR ALTERNATIVAMENTE A DERECHA E IZQUIERDA, SOBRE DOS PUNTOS DE REFERENCIA EN EL TERRENO A UNA ALTURA Y VELOCIDAD UNIFORMES SE DENOMINA:	<b>C</b>	ESPIRAL CERRADA	CHANDELL	OCHO SOBRE PILONES	OCHO PEREZOSO	
33	LA MANIOBRA QUE SE MENCIONA DE MÁXIMA PERFORMANCE DEBIDO A QUE RELACIONA LA CONVERSIÓN DE VELOCIDAD EN LA MÁXIMA OBTENCIÓN DE ALTITUD POSIBLE DURANTE UN VIRAJE DE 180° ES:	<b>D</b>	MÁXIMO ÁNGULO DE ASCENSO	MÁXIMA DE ASCENSO	VIRAJE ASCENDENTE	CHANDELL	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
34	LOS ATERRIZAJES FORZOSOS SIMULADOS:	<b>C</b>	SE SEÑALA DEBIDO A QUE LA MAYORÍA DE LOS ATERRIZAJES ESTÁN SUJETOS A CIERTA CANTIDAD DE VIENTOS CRUZADOS	PROPORCIONA LA VELOCIDAD MÁS LENTA POSIBLE PARA ATERRIZAR EN CAMPOS CORTOS	SE INTRODUCE EN EL ENTRENAMIENTO PREPARANDO EL ALUMNO PARA REALIZAR ATERRIZAJES DE EMERGENCIA EN CASO DE FALLAR LA POTENCIA O ALGUNA OTRA EMERGENCIA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
35	LAS MANIOBRAS DE VUELO DE EMERGENCIA O ESPECIALES:	<b>D</b>	TIENE APLICACIÓN DIRECTA SOBRE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD RESPECTO AL PILOTAJE EN UN TODO O COMO CIRCUNSTANCIAS ESPECIFICAS	SE ENSEÑA Y PRACTICA AL ESTUDIANTE PARA EVITAR O LIBERARSE ASIMISMO DE SITUACIONES PELIGROSAS	NO INCLUYE EL ATERRIZAJE FORZOSO SIMULADOS	A Y B SON CORRECTAS	TODAS LAS ANTERIORES
36	LOS ELEMENTOS PRESENTES EN LOS ATERRIZAJES FORZOSOS SIMULADOS SON	<b>D</b>	PLANIFICACIÓN, CONTROL DE LA VELOCIDAD Y COORDINACIÓN	PLANIFICACIÓN, COORDINACIÓN Y BANQUEOS VARIABLES PARA CONTROLAR EL RADIO DE VIRAJE	VUELO RECTO Y VIRAJES NIVELADOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
37	LOS VIRAJES ALREDEDOR DE UN PUNTO, OCHOS SOBRE PILONES Y LOS RUMBOS RECTANGULARES SON MANIOBRAS:	<b>B</b>	PARA CONTROLAR LA VELOCIDAD	POR REFERENCIA TERRESTRE	DE MÁXIMO PERFORMANCE	DE VUELO DE EMERGENCIA	
38	LOS DESLIZAMIENTOS SE INTRODUCEN EN EL ENTRENAMIENTO PARA:	<b>A</b>	ENSEÑARLE AL ALUMNO A CORREGIR ERRORES MENORES DURANTE LA APROXIMACIÓN	ATERRIZAR CON AVIONES QUE NO TIENEN UN SISTEMA DE FLAPS EFECTIVO	SER UTILIZADOS EN LA APROXIMACIÓN CON VIENTO CRUZADO	TODAS LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
39	LAS MANIOBRAS ASOCIADAS CON EL ATERRIZAJE SOBRE UN PUNTO SON:	<b>D</b>	ATERRIZAJES EN CAMPOS CORTOS, APROXIMACIONES DE PRECISIÓN, VUELO LENTO, RECONOCIMIENTO Y RECUPERACIÓN DE LA PÉRDIDA Y ATERRIZAJES EN PÉRDIDA COMPLETA.	VUELO RECTO Y NIVELADO, VIRAJES MEDIOS HACIA RUMBOS DETERMINADOS, DESCENSOS HASTA ALTITUDES ESPECIFICAS Y ATERRIZAJE FORZOSO SIMULADO.	DESCENSOS SIN POTENCIA, VIRAJES MEDIOS HACIA RUMBOS DETERMINADOS, DESCENSOS HASTA ALTITUDES ESPECIFICAS Y ATERRIZAJE FORZOSO SIMULADO.	VIRAJES MEDIOS DE 180°, MANIOBRAS DE REFERENCIA TERRESTRES Y USO DE LAS REFERENCIAS DE LOS INSTRUMENTOS.	
40	SON OPERACIONES DE VUELO:	<b>D</b>	EL USO DE LAS RADIO COMUNICACIONES Y PLAN DE VUELO PARA TRAVESÍA	LA NAVEGACIÓN DE PILOTAJE Y ESTIMADA	LAS EMERGENCIAS EN RUTA Y EL USO DE LAS RADIOAYUDAS	A Y B	TODAS LAS ANTERIORES
41	EL ENTRENAMIENTO QUE INCLUYE: LA INTERPRETACIÓN DE CARTAS DE NAVEGACIÓN, EL RECONOCIMIENTO DE LAS REFERENCIAS DEL TERRENO Y LA FIJACIÓN DE UN RUMBO UTILIZANDO UNA REFERENCIA PROMINENTE DEL TERRENO SE LLAMA:	<b>D</b>	NAVEGACIÓN ESTIMADA	NAVEGACIÓN DE PILOTAJE	USO DE LAS RADIOAYUDAS EN LA NAVEGACIÓN VFR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
42	LAS MANIOBRAS PARA CONTROLAR LA VELOCIDAD SON:	<b>D</b>	RUMBOS RECTANGULARES, OCHO SOBRE PILONES, VIRAJES ALREDEDOR DE UN PUNTO	ESPIRALES DESCENDENTES, VIRAJES ESCARPADOS, VIRAJES HACIA RUMBOS ESPECÍFICOS Y VIRAJES MEDIO	DUTCH ROLL, OCHOS PEREZOSOS, CHANDELES	ASCENSOS, DESCENSOS CON Y SIN POTENCIA, VUELO LENTO, CAMBIO DE VELOCIDAD EN VUELO NIVELADO	
43	LOS ERRORES COMUNES QUE SE COMETEN EN LA NAVEGACIÓN ESTIMADA SON:	<b>C</b>	MALA INTERPRETACIÓN DE CARTAS Y SÍMBOLOS	POBRE SELECCIÓN DE LOS PUNTOS DE CHEQUEO	ERRORES DE COMPUTACIÓN	FALLA AL CONSIDERAR EL PATRÓN GENERAL DE LA REFERENCIA TERRESTRE	
44	PARA EFECTUAR UN DESPEGUE DE MÁXIMO PERFORMANCE, EL PILOTO DEBE POSEER EL CONOCIMIENTO ADECUADO SOBRE LAS VELOCIDADES:	<b>B</b>	Vy Y Vi	Vx y Vy	Vc y Vb	VELOCIDAD DE ROTACIÓN	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
45	LAS MANIOBRAS OPERACIONALES:	<b>A</b>	SON MANIOBRAS BÁSICAS NECESARIAS PARA TODO VUELO NORMAL	SE INCLUYEN EN EL ENTRENAMIENTO, DEBIDO A QUE SU REALIZACIÓN ES NECESARIA PARA LA INSTRUCCIÓN Y REALIZACIÓN DE TODAS LAS OTRAS MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS	NO SON MANIOBRAS DE ENTRENAMIENTO DEBIDO A QUE ELLAS EN SI MISMAS SON OBJETIVOS.	TODAS LAS ANTERIORES	
46	SON EJERCICIOS DE COORDINACIÓN:	<b>E</b>	VIRAJES MEDIOS, VIRAJES POCO PRONUNCIADOS Y VIRAJES ESCARPADOS	DUTCH ROLL, OCHOS PEREZOSOS Y OCHO SOBRE PILONES	VIRAJES HACIA RUMBOS ESPECÍFICOS Y VIRAJES MEDIOS DE 180° Y 360°	A Y B	TODAS LAS ANTERIORES
47	LOS ESPIRALES DESCENDENTES, LOS VIRAJES ESCARPADOS DE 720° Y LOS VIRAJES HACIA RUMBOS ESPECÍFICOS SON CONSIDERADOS:	<b>A</b>	MANIOBRAS DE MÁXIMO PERFORMANCE	MANIOBRAS DE PLANIFICACIÓN	MANIOBRAS POR REFERENCIAS TERRESTRES	MANIOBRAS PARA CONTROLAR VELOCIDAD	
48	LOS ATERRIZAJE EN PÉRDIDA COMPLETA:	<b>A</b>	PROPORCIONAN LA VELOCIDAD MÁS LENTA POSIBLE PARA ATERRIZAR EN CAMPOS CORTOS	SON ESPECIALMENTE APROPIADOS PARA AVIONES CON TREN TRICICLO	SE USAN PARA ATERRIZAR EN CONDICIONES DE VIENTOS ARRAFAGADOS	A Y B CIERTAS	A Y C CIERTAS
49	EN UN DESPEGUE CAMPO CORTO SE BUSCA	<b>A</b>	MINIMIZAR LA LONGITUD DE PISTA REQUERIDA Y OBTENER LA MAYOR ALTURA POSIBLE EN LA MENOR DISTANCIA	MAYOR DISTANCIA DE PISTA PARA MAYOR VELOCIDAD	CONSEGUIR MENOR ALTURA CON MAYOR VELOCIDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
50	¿COMO PUEDE USTED SABER SI SE ENCUENTRA EN UNA ACTITUD INUSUAL?	<b>A</b>	LA LECTURA DE LOS INSTRUMENTOS	ACTUAR SEGÚN NUESTROS SENTIDOS	REFERENCIAS EN EL HORIZONTE	REALIZAR DOS VIRAJES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
51	¿A QUE SE REFIERE LA VX?	<b>A</b>	ES LA VELOCIDAD POR LA CUAL SE OBTIENE LA MAYOR GANANCIA DE ALTURA SOBRE UNA DISTANCIA HORIZONTAL RECORRIDA EN TIERRA	MAYOR GANANCIA DE VELOCIDAD EN MENOR ALTURA	A Y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
52	¿CUAL ES EL OBJETIVO DE DESPEGAR EN CAMPO SUAVE O PISTA NO PREPARADA?	<b>C</b>	DESPEGAR MAS RÁPIDO	GENERAR MAYOR VELOCIDAD	REDUCIR LA RESISTENCIA CAUSADA POR GRAMA ALTA, ARENA SUAVE, BARRO Y/O NIEVE	TENER MAYOR ANGULO DE BANQUEO	
53	¿CUALES SON LAS MANIOBRAS DE ALTO RENDIMIENTO?	<b>A</b>	RECOBRE DE POSICIONES INADECUADAS, VIRAJES ESCARPADOS, DESCENSO EN ESPIRAL DE 720, CHANDELES Y 8 PEREZOSO	VIRAJES ESCARPADOS Y DERRAPADOS	PÉRDIDA CON EL AVIÓN LIMPIO Y CONFIGURADO	VUELO LENTO Y EMERGENCIAS	
54	¿QUE PUEDE OCASIONAR UNA POSICIÓN INADECUADA?	<b>B</b>	FALLA HIDRÁULICA	DISTRACCIÓN DEL PILOTO, ESTELA TURBULENTA, CORTANTE DE VIENTO, HIELO, FALLA TÉCNICA, CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS, ETC.	DESPEGUE EN CAMPO CORTO	FALLA AL CONSIDERAR EL PATRÓN GENERAL DE LA REFERENCIA TERRESTRE	
55	SE DEFINE COMO UNA CONDICIÓN NO ESTABILIZADA DE VUELO EN LA CUAL EL ANGULO DE CABECEO DEL AVIÓN EXCEDE LOS 25 GRADOS DE NARIZ ARRIBA O 10 GRADOS DE NARIZ ABAJO Y/O EL ANGULO DE BANQUEO EXCEDE LOS 45 GRADOS	<b>C</b>	PERDIDA TOTAL	FALLA EN LA NAVEGACIÓN	ACTITUD INUSUAL	FALLA DE LAS SUPERFICIES DE CONTROL	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
56	¿COMO RECUPERAR EL AVIÓN DE ACTITUDES INUSUALES CON LA NARIZ SOBRE EL HORIZONTE?	<b>A</b>	AUMENTAR LA POTENCIA, BAJAR LA NARIZ SUAVEMENTE, NIVELAR LOS PLANOS VIRANDO HACIA EL HORIZONTE MAS CERCANO	REDUCIR LA POTENCIA PARA CONTROLAR LA VELOCIDAD, NIVELAR LOS PLANOS VIRANDO HACIA EL HORIZONTE MAS CERCANO, SUBIR LA NARIZ SUAVEMENTE	LLEVAR LA POTENCIA AL MÍNIMO Y NIVELAR LOS PLANOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
57	CONSISTE EN UN VIRAJE DE 360 GRADOS EN CADA DIRECCIÓN, USANDO UN ANGULO DE BANQUEO ENTRE 30 A 45 GRADOS	<b>D</b>	VIRAJE DE 720°	VIRAJE SUAVE	VIRAJE ASCENDENTE	VIRAJE ESCARPADO	
58	EL VIRAJE DE MÁXIMO RENDIMIENTO DE UNA AERONAVE, ES AQUEL QUE OFRECE:	<b>A</b>	LA RATA DE VIRAJE MAS RÁPIDA Y SU RADIO DE VIRAJE MAS CERRADO, EL CUAL PUEDE CAMBIAR POR EFECTO DE LA VELOCIDAD Y EL ANGULO DE BANQUEO	VIRAJE DE 45 GRADOS	VIRAJE DE 20 GRADOS EN ASCENSO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
59	ES UN VIRAJE ASCENDENTES DE MÁXIMO RENDIMIENTO DESDE LA CONDICIÓN DE VUELO RECTO Y NIVELADO , PARA FINALIZAR CON UN CAMBIO PRECISO DE 180 GRADOS DE DIRECCIÓN, CON LOS PLANOS NIVELADOS Y LA ACTITUD DE NARIZ ARRIBA	<b>A</b>	CHANDELES	8 PEREZOSO	STEEP TURNS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
60	AFECTAN EL RENDIMIENTO DE LAS MANIOBRAS Y SU RECUPERACIÓN	<b>B</b>	MALA INTERPRETACIÓN DE CARTAS Y SÍMBOLOS	CONDICIONES METEOROLÓGICAS	PONER LOS FLAPS EN UNA CONDICIÓN INADECUADA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
61	ERROR COMÚN A LA HORA DE REALIZAR LA MANIOBRA PUEDE SER	<b>C</b>	BUSCAR UNA REFERENCIA	NIVELAR LOS PLANOS	NO CLAREAR EL ÁREA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
62	EN EL CHANDELL DEBEMOS DETERMINAR 4 REFERENCIAS EXTERNAS A PARTIR DEL RUMBO O REFERENCIAS AL FRENTE	<b>D</b>	A LOS 10, 20 Y 30 GRADOS	A LOS 15, 30 Y 45 GRADOS	A LOS 30, 60 Y 90 GRADOS	A LOS 45, 90, 135 Y 180 GRADOS	
63	UN ERROR COMÚN EN LA MANIOBRA CHANDELL ES SACAR TODO EL BANQUEO ANTES DE ALCANZAR LOS 180 GRADOS DE CAMBIO DE DIRECCIÓN	<b>A</b>	SI	NO			
64	LOS DESCENSOS EN ESPIRAL 720 GRADOS SE REALIZAN SOBRE	<b>B</b>	LA ZONA DE TRABAJO ESTABLECIDA	UN PUNTO ESPECIFICO EN PREPARACIONES PARA EL ATERRIZAJE	UN ÁREA PARA AMARIZAR	EN ZONAS POBLADAS	
65	LA "S" SOBRE UNA CARRETERA ES UNA MANIOBRA EN LA CUAL LA TRAYECTORIA SOBRE EL TERRENO QUE DESCRIBE EL AVIÓN ES:	<b>A</b>	SEMICÍRCULOS DE RADIOS IGUALES HACIA CADA LADO DE LA TRAYECTORIA QUE DESCRIBE	CÍRCULOS EN ASCENSO	5 SEMICÍRCULOS DE RADIOS DIFERENTES	CÍRCULOS EN DESCENSO	
66	¿EN LAS PRECISIONES SIN POTENCIA SE DEBE LLEVAR A LA VELOCIDAD MÍNIMA DE SUSTENTACIÓN JUSTO ANTES DEL TOQUE?	<b>A</b>	SI	NO			
67	EL 8 PEREZOSO ES UNA MANIOBRA DISEÑADA PARA DESARROLLAR UNA COORDINACIÓN EN LOS VIRAJES Y PARA ENCONTRAR PUNTOS DE REFERENCIA A DISTANCIA	<b>B</b>	SI	NO			

## MECÁNICA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	EL TIPO DE MOTOR EN EL CUAL, UNA MEZCLA DE COMBUSTIBLE/AIRE, ES QUEMADA EN UNA CÁMARA DE LA CUAL SE OBTIENE POTENCIA ES:	<b>B</b>	COMBUSTIÓN EXTERNA.	COMBUSTIÓN INTERNA.	TRANSMISIÓN DE POTENCIA.	ADMISIÓN.	
2	¿CUALES SON, LOS CICLOS DE UN MOTOR A REACCIÓN?	<b>A</b>	COMPRESIÓN, COMBUSTIÓN, Y ESCAPE	ADMISIÓN, COMBUSTIÓN, COMPRESIÓN, Y ESCAPE	CICLO DE TURBINA (CONVERSIÓN ENTROPÍA-TRABAJO MECÁNICO), COMPRESIÓN, ESCAPE	ENTRADA DE LA CORRIENTE AERODINÁMICA, DIFUSIÓN, IGNICIÓN, Y ESCAPE	
3	LAS VÁLVULAS, SE USAN PARA:	<b>A</b>	DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, ATRAPARLOS MIENTRAS SE OXIDAN, Y VOLVER A ABRIRSE; PARA DEJAR SALIR LOS GASES PRODUCTO DE LA COMBUSTIÓN.	DEJAR ENTRAR LOS GASES PRODUCIDOS POR LA COMBUSTIÓN, ATRAPARLOS, Y DEJARLOS SALIR.	DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, COMPRIMIRLA, Y DEJARLA SALIR POR EL ESCAPE.	TODAS SON CORRECTAS.	
4	¿CUALES SON, LAS PARTES QUE CONFORMAN UN MOTOR A REACCIÓN?	<b>B</b>	ENTRADA A LA TURBINA, ESTATOR, TOBERA DE ESCAPE	DIFUSOR DE ADMISIÓN, COMPRESOR(ES), DIFUSOR POST- COMPRESOR, CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, TURBINA(S) ,Y TOBERA DE ESCAPE	DUCTO DE COMPRESIÓN, TURBINA, CÁMARA DE COMBUSTIÓN, Y TOBERA DE ESCAPE	TURBINA, ESTATOR, DIFUSOR, CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, Y POST-QUEMADOR	
5	LA MÁXIMA TEMPERATURA (LIMITE) PERMITIDA DURANTE 5 MINUTOS, EN UNA PLANTA MOTO-PROPULSORA AERONÁUTICA, SE USA EN:	<b>B</b>	TAXEO	ASCENSO	CRUCERO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
6	LA MEZCLA RICA, SE USA EN DESPEGUE PARA:	<b>A</b>	OBTENER MAYOR POTENCIA, Y UNA MENOR TEMPERATURA RELATIVA	AYUDAR A ENFRIAR EL MOTOR	AHORRAR COMBUSTIBLE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
7	LA HÉLICE USA PASO BAJO (ÁNGULO AGUDO), EN OPERACIÓN DE:	<b>A</b>	DESPEGUE	CRUCERO	REVERSIBLE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
8	VOLANDO A CIERTA ALTURA, LA CALIBRACIÓN MÁS CIERTA DE LA MEZCLA SERÁ:	<b>B</b>	MEZCLA COMPLETAMENTE POBRE	MEZCLA AJUSTADA A LA POSICIÓN QUE PRODUZCA LA MAYOR POTENCIA (RPM) DE ACUERDO A LA POSICIÓN DEL ACELERADOR.	MEZCLA 50% EMPOBRECIDA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
9	EL EMPUJE O TRACCIÓN, PROPORCIONADO POR LA HÉLICE AL AVIÓN SE DEBE:	<b>A</b>	A LA DIFERENCIA DE PRESIÓN QUE SE ORIGINA ENTRE EL INTRADÓS Y EL EXTRADÓS DE LAS PALAS	A LA DIRECCIÓN DEL VIENTO	AL TORRENTE DE AIRE QUE GENERA HACIA ATRÁS	AL EFECTO DE "ENROSCARSE" EN LA MASA DE AIRE	
10	UN SISTEMA DE IGNICIÓN DE BAJA TENSIÓN, ES RECONOCIDO POR:	<b>C</b>	EL TIPO DE BUJÍAS, Y CABLES.	LA LECTURA DE LA PLACA DEL FABRICANTE	UNA BOBINA INDIVIDUAL, EN CADA CABLE DE LA BUJÍAS	EL GRADO TÉRMICO DE LAS BUJÍAS RECOMENDADAS	
11	DE LOS FACTORES ABAJO MENCIONADOS, ¿CUÁL PUEDE CAUSAR DETONACIONES EN EL MOTOR?	<b>A</b>	ALTA PRESIÓN DEL MANIFOLD	ALTA TEMPERATURA DE ACEITE	BAJA PRESIÓN DE ACEITE.	COMBUSTIBLE DE MUY ALTO OCTANAJE	
12	LOS MOTORES A PISTÓN EN AVIACIÓN, ¿SON ENFRIADOS POR AGUA?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
13	UNA ALTA TEMPERATURA AMBIENTE DEL AEROPUERTO PRODUCIRÁ:	<b>A</b>	BAJA POTENCIA DE DESPEGUE	BAJA TEMPERATURA EN LA CABEZA DE LOS CILINDROS	ALTA POTENCIA EN EL DESPEGUE.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
14	EL MECANISMO PARA ABRIR Y CERRAR LAS VÁLVULAS, ESTÁ FORMADO POR:	<b>A</b>	ÁRBOL O PLATO DE LEVAS, TAQUETES, VARILLAS DE EMPUJE, BALANCÍN, RESORTES DE VÁLVULAS Y EXCÉNTRICAS (LÓBULOS) DEL ÁRBOL O PLATO DE LEVAS	RESORTES DE DOBLE ACCIÓN	LÓBULOS DE ÁRBOL DE LEVAS, BALANCÍN Y TAQUETES	ROSTE, VÁLVULA, Y GUÍAS DE VÁLVULAS	TODAS SON CORRECTAS
15	LAS VÁLVULAS, SON COMPONENTES MECÁNICOS USADOS EN MOTORES RECÍPROCOS DE CUATRO TIEMPOS PARA:	<b>A</b>	DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, ATRAPARLA, Y DEJAR ESCAPAR LOS GASES QUEMADOS:	DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, COMPRIMIRLA Y DEJARLA SALIR POR EL ESCAPE	ATRAPAR LA MEZCLA DE LOS GASES DE COMBUSTIÓN, LUEGO DEJARLOS ESCAPAR.	DEJAR ENTRAR LOS GASES PRODUCIDOS POR LA COMBUSTIÓN, ATRAPARLOS Y LUEGO DEJARLOS SALIR.	TODAS SON CORRECTAS
16	EN UN CHEQUEO DE PRESIÓN DE COMPRESIÓN, ¿CUÁL DEBE SER LA MÁXIMA DIFERENCIA DE PRESIÓN, ENTRE EL CILINDRO CON MAYOR PRESIÓN Y EL DE MENOR PRESIÓN?	<b>C</b>	EL MENOR DEBERÁ TENER MÁXIMO 50% MENOS QUE EL MAYOR	DEPENDE DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES EXISTENTES AL EFECTUAR LA MEDICIÓN	MÁXIMO PERMITIDO ENTRE EL MAYOR Y EL MENOR DEBERÁ SER DE 10%	ES PROPORCIONAL AL NÚMERO DE CARRERAS DEL PISTÓN QUE SE HAGAN AL EFECTUAR LA MEDICIÓN	TODAS SON CORRECTAS
17	LA PALANCA DE CONTROL DE MEZCLA, TIENE COMO FUNCIÓN:	<b>B</b>	CONTROLAR EL PASO DE MEZCLA AL MOTOR	CONTROLAR EL PASO DE COMBUSTIBLE AL CARBURADOR	CONTROLAR EL PASO DEL AIRE AL CARBURADOR	TODAS SON CORRECTAS	
18	PARA EVITAR DETONACIONES EN EL MOTOR, SE DEBE OPERAR OTROS ELEMENTOS CÓMO:	<b>A</b>	PONER MEZCLA RICA	PONER MEZCLA POBRE	ACELERAR EL MOTOR	TODAS SON CORRECTAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
19	EL MECANISMO PARA DARLE EL PASO VARIABLE A UNA HÉLICE, O SEA: PASO BAJO Y PASO ALTO GOBERNADO GENERALMENTE ESTÁ UBICADO EN:	<b>A</b>	LA CÚPULA DELANTE DE LA HÉLICE	ACOPLADA DENTRO DEL CIGÜEÑAL, MEDIANTE UN CILINDRO	OPERA COMO UNA UNIDAD INDEPENDIENTE DEL MOTOR, Y ACOPLADO AL CIGÜEÑAL	TODAS SON CORRECTAS	
20	LOS INSTRUMENTOS, QUE USA EL PILOTO PARA JUZGAR LA CONDICIÓN DEL SISTEMA DE ACEITE DESDE LA CABINA SON:	<b>B</b>	R.P.M U.M.P	INDICADORES DE PRESIÓN Y TEMPERATURA DE ACEITE	R.P.M, Y MASTER SWITCH	TODAS SON CORRECTAS	
21	EL CIGÜEÑAL EN UNA PLANTA MOTO-PROPULSORA AERONÁUTICA, SE USA PARA:	<b>C</b>	ROTAR LA HÉLICE	MOVER LOS PISTONES	CONVERTIR EL MOVIMIENTO RECÍPROCO DEL (LOS) PISTÓN (ES), EN MOVIMIENTO CIRCULAR	EVITAR VIBRACIONES EN LOS COMPONENTES DE TRASMISIÓN DE POTENCIA DEL MOTOR	
22	EN ALGUNOS MOTORES GENERALMENTE DE GRAN CILINDRADA, LA PORCIÓN HUECA DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA DE ESCAPE ESTÁ LLENA DE UN METAL LÍQUIDO PARA SU ENFRIAMIENTO. DIGA: CUAL ES ESTE	<b>B</b>	CROMO	SODIO	ACEITE	MERCURIO	
23	EN UNA MEZCLA RICA, LA PORCIÓN DE AIRE SERÁ:	<b>A</b>	MENOR QUE LA POBRE	IGUAL QUE LA POBRE	MAYOR QUE LA POBRE	TODAS SON CORRECTAS	
24	LAS HÉLICES ESTÁN INSTALADAS:	<b>C</b>	SIEMPRE EN LA SALIDA DEL CIGÜEÑAL	SIEMPRE EN LA SALIDA DE LOS ENGRANAJES DE REDUCCIÓN	AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS	NINGUNA	
25	SI EN EL CHEQUEO DE MAGNETO, NO SE NOTA PÉRDIDA DE RPM.	<b>A</b>	NO SE DEBE DESPEGAR	NO TIENE IMPORTANCIA	SE DEBE AJUSTAR LA MEZCLA	TODAS SON CORRECTAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
26	EL SISTEMA DE IGNICIÓN, ESTÁ FORMADO POR:	<b>A</b>	MAGNETOS, ARNÉS DE IGNICIÓN Y BUJÍAS	PLATINOS, DISTRIBUIDOR, Y RETARDADOR	MÁSTER SWITCH, CONDICIONADOR, Y DISTRIBUIDOR	TODAS SON CORRECTAS	
27	LOS PISTONES, PUEDEN SER FABRICADOS DE:	<b>C</b>	PLÁSTICO	UNA ALEACIÓN DE COBRE Y ESTAÑO	UNA ALEACIÓN DE ALUMINIO	NINGUNA DE ESTAS	TODAS SON CORRECTAS
28	LA BOMBA DE ACEITE, SIRVE PARA:	<b>B</b>	ENFRIAR EL ACEITE	MOVER EL ACEITE	DARLE PRESIÓN AL ACEITE	MOVER EL PASO DE LA HÉLICE	TODAS SON CORRECTAS
29	LA VÁLVULA DE SOBRE PRESIÓN (RELEVO), EN UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN, SIRVE PARA:	<b>A</b>	REGULAR LA PRESIÓN DE ACEITE A UN VALOR QUE EVITE DAÑOS EN EL SISTEMA, EN CASO DE FALLAS DE LA VÁLVULA REGULADORA DE PRESIÓN	AUMENTAR LA TEMPERATURA DEL ACEITE	REGULAR EL PASO DE LA HÉLICE	EVITAR QUE EL MOTOR SE QUEDE SIN ACEITE	TODAS SON CORRECTAS
30	LA PRESENCIA DE HIELO EN EL CARBURADOR, SE PUEDE IDENTIFICAR POR:	<b>B</b>	UNA CAÍDA EN LA PRESIÓN DEL MANIFOLD DE ADMISIÓN	UNA CAÍDA DE RPM	FUNCIONAMIENTO RUDO DEL MOTOR, CON CAÍDA DE TEMPERATURA DEL ACEITE Y CABEZA DE CILINDROS	TODAS SON CORRECTAS	
31	LA PUESTA EN MARCHA DIFICULTOSA, PUEDE SER CAUSADA POR:	<b>E</b>	CEBADO INSUFICIENTE	ACOPLAMIENTO DE MAGNETOS, NO OPERA CORRECTAMENTE	BUJÍAS O CABLES DE IGNICIÓN, DEFECTUOSOS	MAGNETOS, MAL SINCRONIZADOS CON EL MOTOR	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
31	LOS CICLOS DE TRABAJO EN MOTORES A REACCIÓN, TERMODINÁMICAMENTE SE EFECTÚAN, DE ACUERDO A ¿CUÁL DE LOS ENUNCIADOS ABAJO DESCRITOS?	<b>D</b>	CICLO DE ADMISIÓN ISENTRÓPICO, COMPRESIÓN NO ADIABÁTICO, ESCAPE NO ADIABÁTICO	ADMISIÓN ADIABÁTICO SECO, COMPRESIÓN ADIABÁTICO HÚMEDO, ESCAPE NO ADIABÁTICO	ADMISIÓN NO ADIABÁTICO, COMPRESIÓN NO ADIABÁTICO, ESCAPE, ADIABÁTICO	LOS TRES CICLOS SON ADIABÁTICOS	
32	LA PÉRDIDA DE POTENCIA EN EL ASCENSO, ES CAUSADA POR:	<b>D</b>	COMBUSTIÓN CON MEZCLA MUY POBRE	ATASCAMIENTO DEL TURBO-CARGADOR	BAJA PRESIÓN DE MANIFOLD, DEBIDO A CONDICIONES QUE PUEDAN AFECTARLA	TODAS O CUALQUIERA DE ELLAS PRODUCE EL DEFECTO DE POTENCIA ESPECIFICADA	
33	UNA ALTA TEMPERATURA DE ACEITE ES CAUSADA POR:	<b>D</b>	ÁNGULO DE LA HÉLICE INADECUADO	ELEVADORES HIDRÁULICOS INCORRECTOS	VÁLVULA TERMOSTÁTICA NO OPERA CORRECTAMENTE	CANTIDAD SUPLIDA DE ACEITE INSUFICIENTE	TODAS SON CORRECTAS
34	¿QUÉ TIPO DE COMBUSTIBLE, PUEDE SER SUSTITUIDO PARA UN AVIÓN, SI NO EXISTE EL OCTANAJE RECOMENDADO?	<b>A</b>	UNO DE OCTANAJE MAYOR	UNO DE OCTANAJE MENOR	GASOLINA DE AUTOMÓVIL SIN PLOMO	JET A -1	TODAS SON CORRECTAS
35	EL PROCESO MEDIANTE EL CUAL, UNA MEZCLA COMBUSTIBLE- AIRE ES QUEMADA EN UNA CÁMARA DE LA CUAL ,SE PUEDE OBTENER POTENCIA MECÁNICA DIRECTA, A TRAVÉS DE SUS COMPONENTES MECÁNICOS, ES UN MOTOR DE:	<b>B</b>	COMBUSTIÓN SELLADA	COMBUSTIÓN INTERNA	TRANSMISIÓN DE POTENCIA	TODAS SON CORRECTAS	
37	LOS CÍRCULOS VERDES EN LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE DEL AVIÓN, INDICAN QUE EL MOTOR FUNCIONA CON KEROSINA.	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
38	LOS CAUCHOS DE LAS AERONAVES SE LLENAN CON HELIO.	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
39	¿QUÉ ES: ORDEN DE ENCENDIDO EN UN MOTOR DE CUATRO TIEMPOS RECÍPROCO?	<b>B</b>	DEFINE CUAL ES EL MOTOR QUE DEBE ENCENDERSE PRIMERO, EN CASO DE MULTIMOTORES	DEFINE EL CILINDRO AL CUAL CORRESPONDE LA CHISPA ELÉCTRICA DE LA BUJÍA, PARA EL ENCENDIDO DE LA MEZCLA Y COMENZAR LA EXPLOSIÓN	SE REFIERE A CUAL BUJÍA EN UN CILINDRO, CORRESPONDE A UNO DE LOS MAGNETOS (DERECHO O IZQUIERDO)	SE REFIERE EN MOTORES DE DOBLE ESTRELLA DE CILINDROS, A CUAL CILINDRO DE CUAL ESTRELLA, CORRESPONDE LA CHISPA DE LA BUJÍA DE ENCENDIDO	
40	EL FUNCIONAMIENTO CORRECTO DE LOS MAGNETOS, SE COMPROBARÁ INMEDIATAMENTE DESPUÉS DEL ENCENDIDO DEL MOTOR.	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
41	LOS MOTORES DE INYECCIÓN DIRECTA, PRESENTAN PROBLEMAS DE HIELO EN EL CARBURADOR.	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
42	¿CUÁNTAS BUJÍAS, TIENE EL MOTOR CONTINENTAL DE 6 CILINDROS OPUESTOS?	<b>B</b>	06 BUJÍAS	12 BUJÍAS	08 BUJÍAS	TODAS SON CORRECTAS	
43	SI OBSERVAMOS UN, O LOS CILINDROS EN UN MOTOR DE AVIÓN, OBSERVAREMOS GENERALMENTE QUE LOS ÁLABES DE ENFRIAMIENTO EN LA CABEZA SON MAYORES QUE LOS UBICADOS EN LA BASE DEL MISMO. ¿A QUÉ SE DEBE, ESTA CONFIGURACIÓN?	<b>C</b>	LOS ÁLABES MAYORES, DISIPAN MEJOR LAS VIBRACIONES DEL MOTOR	PROPORCIONAN MÁS RIGIDEZ, A LA ZONA DE LA CULATA O CÁMARA DE COMBUSTIÓN	EL CALOR PRODUCIDO EN LA CABEZA (CÁMARA DE COMBUSTIÓN), ES MAYOR QUE EN EL RESTO DEL CUERPO DEL CILINDRO; Y REQUIERE DE UN ÁREA MAYOR DE DISIPACIÓN DEL CALOR	PRODUCEN UN FLUJO DE AIRE MENOS TURBULENTO, MÁS HOMOGÉNEO, Y ARRASTRAN MÁS CALOR EN ESA ZONA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
44	LA SOBRE ALIMENTACIÓN EN LOS MOTORES A PISTÓN, ES PARA:	<b>A</b>	AUMENTAR LA POTENCIA DEL MOTOR	AUMENTAR LAS REVOLUCIONES DE LA HÉLICE	AUMENTAR EL CONSUMO ESPECÍFICO DEL COMBUSTIBLE.	TODAS SON CORRECTAS	
45	EN LOS MOTORES DE PISTÓN PARA AVIACIÓN, UNA FRANJA VERDE EN LA BASE DEL CILINDRO INDICA QUE:	<b>B</b>	EL CILINDRO ES CROMADO	EL CILINDRO ES RECTIFICADO	EL CILINDRO ES STANDARD	TODAS SON CORRECTAS	
46	EL ÁRBOL DE LEVAS, CONTROLA LA VELOCIDAD ALTURA Y TIEMPO EN GRADOS DE APERTURA DE LAS VÁLVULAS DE:	<b>B</b>	ADMISIÓN	ADMISIÓN Y ESCAPE	ESCAPE.	TODAS SON CORRECTAS	
47	EN UN MOTOR RECÍPROCO DE CÁRTER SECO, PARA EL ACEITE DE SU LUBRICACIÓN, EL MENCIONADO CÁRTER ESTARÁ UBICADO EN:	<b>A</b>	UN RESERVORIO APARTE DEL MOTOR	EN EL CÁRTER DEL MOTOR	EN EL RADIADOR DEL ACEITE.	TODAS SON CORRECTAS	
48	LA VÁLVULA TERMOSTÁTICA DEL RADIADOR DE ACEITE, SIRVE PARA:	<b>A</b>	CONTROLAR LA TEMPERATURA DEL ACEITE	CIERRA EL PASO DEL AIRE AL RADIADOR EN CASO DE RUPTURA DE ESTE	CONTROLAR LA TEMPERATURA DE LA GASOLINA.	TODAS SON CORRECTAS	
49	EN UN MOTOR A PISTÓN DE SEIS (06) CILINDROS OPUESTOS, ¿CUÁL ES, LA DIFERENCIA ANGULAR ENTRE DOS MANIVELES (CODOS) SEGUIDOS?	<b>B</b>	60°	120°	180°	90°	
50	EL ACEITE SAE-50 BANDA ROJA, ES UN ACEITE:	<b>B</b>	CON ADITIVO DETERGENTE	SIN ADITIVO	DE VISCOSIDAD VARIABLE CON LA TEMPERATURA DE OPERACIÓN	CON LÍMITE ESPECIFICADO DE TEMPERATURA DE OPERACIÓN MÁXIMA Y MÍNIMA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
51	EVENTUALMENTE LOS PROBLEMAS DE CORROSIÓN EN LAS ESTRUCTURAS, FUERON RESUELTOS EN GRAN PARTE POR EL PROCESO DE GLADDING.	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
52	¿DE QUÉ TIPO, SON LAS SEÑALES QUE LE LLEGAN AL FCU PARA, EL CONTROL DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE AL MOTOR?	<b>B</b>	NEUMÁTICA, ELÉCTRICA, HIDRÁULICA	MECÁNICA, HIDRÁULICA, NEUMÁTICA	GRAVEDAD, NEUMÁTICA, MECÁNICA	ELÉCTRICA, NEUMÁTICA, TÉRMICA	
53	¿QUÉ TIPO DE ACEITE, UTILIZAN LAS TURBINAS?	<b>C</b>	ACEITE MINERAL	ACEITE ANIMAL.	ACEITE SINTÉTICO	CUALQUIERA DE LOS ANTERIORES	
54	¿QUÉ ENERGÍA UTILIZAN LOS GOBERNADORES DE LAS HÉLICES DE UN TURBOPROP PARA SER OPERADAS?	<b>D</b>	HIDRÁULICA	ELÉCTRICA	MECÁNICA	A Y B SON CORRECTAS.	
55	¿QUÉ ES N1?	<b>C</b>	ETAPA DE TURBINA, DE BAJA PRESIÓN	ETAPA DE TURBINA, DE ALTA PRESIÓN	ETAPA DE COMPRESORES, DE BAJA PRESIÓN	ETAPA DE COMPRESORES, DE ALTA PRESIÓN	
56	N2 , SE CONOCE CÓMO:	<b>D</b>	TURBINAS DE BAJA PRESIÓN	TURBINAS DE ALTA PRESIÓN	COMPRESOR DE BAJA PRESIÓN	COMPRESOR DE ALTA PRESIÓN	
57	EL REVERSIBLE DE LAS AERONAVES EQUIPADAS CON MOTORES A REACCIÓN, LA OPERACIÓN DE LOS REVERSIBLES ACTÚA:	<b>B</b>	HACIENDO GIRAR LAS TURBINAS EN SENTIDO CONTRARIO	POR COMPONENTES AERODINÁMICOS, INVIERTE EL FLUJO DE ESCAPE	INCREMENTA LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO	REDUCE LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO.	
58	LOS CAUCHOS DE LAS AERONAVES SE LLENAN CON:	<b>B</b>	OXÍGENO	NITRÓGENO	HELIO	ARGÓN	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
59	¿QUÉ ENERGÍA PRODUCEN LOS ALTERNADORES?	<b>A</b>	ENERGÍA AC.	ENERGÍA DC	ENERGÍA AC Y DC	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
60	¿QUÉ UTILIZA EL SISTEMA DE COMBUSTIBLE DE LAS TURBINAS, EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN?	<b>A</b>	INYECTORES	DIFUSORES	ROCIADORES	NEBULIZADORES.	
61	¿CÓMO SE DENOMINA, EL ELEMENTO QUE TRANSFORMA LA CORRIENTE DIRECTA (DC) EN CORRIENTE ALTERNA (AC)?	<b>B</b>	TRANSFORMADOR	INVERTER.	ALTERNADOR	GENERADOR	
62	¿DE QUÉ MATERIAL ESTÁN HECHOS LOS ÁLABES DEL COMPRESOR, DE UN MOTOR A REACCIÓN?	<b>B</b>	DE INCONEL	DE ALEACIÓN DE TITANIO	DE MANGANÉSIO	DE CROMO-NÍQUEL	
63	¿QUÉ MATERIAL SE USA, EN LA FABRICACIÓN DE LAS CÁMARA S DE COMBUSTIÓN?	<b>A</b>	ACERO INOXIDABLE	DURALUMINIO	ALEACIÓN DE MAGNESIO	ALEACIÓN DE MANGANESIO	
64	EN MOTORES A REACCIÓN, ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE LOS ESTADORES?	<b>B</b>	INCREMENTAR ENERGÍA A LA CORRIENTE O FLUJO DE AIRE INTERNO	DIRIGIR EL FLUJO DE AIRE HACIÉNDOLO MENOS TURBULENTO, Y POR CONSECUENCIA: MÁS HOMOGÉNEO	AUMENTAR LA PRESIÓN DE LOS GASES DE ESCAPE	DISMINUIR LA PRESIÓN DE LOS GASES DEL COMPRESOR	
65	LOS TRENES DE ATERRIZAJE, CON RESPECTO A SU ARREGLO EN LA AERONAVE SON:	<b>C</b>	TRICICLO	CONVENCIONAL	CONVENCIONAL Y TRICICLO	CONVENCIONAL, TRICICLO, Y TRADICIONAL	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
66	LA COSTILLA, ES UN ELEMENTO ESTRUCTURAL BÁSICO DE:	<b>A</b>	EL ALA	EL FUSELAJE	EL TREN DE ATERRIZAJE	LOS CONTROLES DE VUELO	
67	EL EMPENAJE LO COMPONEN:	<b>C</b>	TIMONES DE PROFUNDIDAD Y DIRECCIÓN	TIMONES DE PROFUNDIDAD, DIRECCIÓN, Y SISTEMA YAW DÁMPER	PLANOS FIJOS DE COLA, ELEVADORES, Y TIMÓN DIRECCIONAL.	CONO DE COLA, COMPENSADORES, ELEVADORES	
68	LA FUENTE NORMAL DE CORRIENTE EN EL AVIÓN EN VUELO, ES:	<b>A</b>	EL ALTERNADOR	LA BATERÍA	LA BATERÍA ALIMENTA A UNAS BARRAS, Y EL ALTERNADOR A OTRAS	TODAS SON CORRECTAS	
69	LA ENERGÍA QUE SE INYECTA A LA CORRIENTE DE AIRE EN LAS TURBINAS, DEBIDO A LA COMBUSTIÓN SE UTILIZA PARA:	<b>C</b>	AUMENTAR LA POTENCIA MÁXIMA DEL MOTOR	PARA MOVER EL COMPRESOR (ES) Y LOS ACCESORIOS	PARA PRODUCIR EL EMPUJE	PARA CONSERVAR LA ENTROPÍA	
70	LAS BATERÍAS GENERAN CORRIENTE DC POR:	<b>B</b>	INDUCCIÓN	ELECTRÓLISIS	MAGNETISMO	POLARIZACIÓN	
71	EL CIRCUIT BREAKER (INTERRUPTOR AUTOMÁTICO), ES UN DISPOSITIVO DE PROTECCIÓN POR CORTO CIRCUITO EN EL SISTEMA ELÉCTRICO:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
72	EL SISTEMA QUE SE ENCARGA DE PRODUCIR LA SUCCIÓN NECESARIA PARA QUE LOS INSTRUMENTOS GIROSCÓPICOS OPEREN, SE DENOMINA:	<b>D</b>	SISTEMA NEUMÁTICO	SISTEMA DE AIRE ACONDICIONADO	SISTEMA HIDRÁULICO	SISTEMA DE VACÍO	
73	LA DISTANCIA QUE HAY ENTRE EL PUNTO MUERTO SUPERIOR (PMS) , Y EL PUNTO MUERTO INFERIOR (PMI) DEL PISTÓN ES:	<b>C</b>	CILINDRADA	RELACIÓN DE COMPRESIÓN	RECORRIDO O CARRERA	TODAS SON CORRECTAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
74	LA MEZCLA ESTEQUIOMÈTRICA, ES:	<b>B</b>	1 / 16	1 / 15	1 / 17	1 / 11	
75	SON SUPERFICIES DE VUELO SECUNDARIAS:	<b>B</b>	COMPENSADOR, FLAPS Y RUDDER	SPOILERS, FLAPS, Y COMPENSADORES	SPOILERS, ELEVADOR, Y COMPENSADORES	NINGUNA DE ESTAS	
76	AL PONER A OPERAR EL SISTEMA DE CALEFACCIÓN DEL CARBURADOR (CARB HEAT) PARA VERIFICAR SU OPERACIÓN, OCURRE QUE:	<b>B</b>	AUMENTAN LAS RPM	DISMINUYEN LAS RPM	SUBE LA PRESIÓN DE ACEITE	NO PASA NADA	
77	CUANDO SE PERfila UNA HÉLICE, EL ÁNGULO ES MEDIDO EN:	<b>B</b>	LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA DE LA HÉLICE	UNA ESTACIÓN ESPECÍFICA DE LA PALA DE LA HÉLICE	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA MAC ,Y EL PLANO DE ROTACIÓN DE LA HÉLICE	EN EL ENCASTRE DE LA HÉLICE	
78	EL SISTEMA DE CALEFACCIÓN DEL CARBURADOR, SE PONE EN FUNCIONAMIENTO PARA:	<b>B</b>	ENCENDER EL MOTOR EN TIEMPOS FRÍOS	EVITAR LA FORMACIÓN DE HIELO	OBTENER MEJOR POTENCIA EN TIEMPOS FRÍOS	TODAS SON CORRECTAS	
79	LA FORMACIÓN DE HIELO EN EL CARBURADOR, SE EVIDENCIARÁ POR:	<b>A</b>	PERDIDA DE POTENCIA	BAJA TEMPERATURA DE ACEITE	OSCILACIONES EN LA SUCCIÓN	TODAS SON CORRECTAS	
80	EN LA CARRERA DE ADMISIÓN:	<b>A</b>	EL PISTÓN SE DESPLAZA HACIA PMI / VALV. ADMISIÓN: ABIERTA	EL PISTÓN SE DESPLAZA HACIA PMS / VALV. ESCAPE: ABIERTA	EL PISTÓN SE DESPLAZA HACIA PMI / VALV. ADMISIÓN: CERRADA	EL PISTÓN SE DESPLAZA HACIA PMI / AMBAS VALV.: ABIERTAS	
81	LA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, AUTOMÁTICAMENTE CAMBIA SU ÁNGULO DE PALA, PARA MANTENER LAS RPM CONSTANTES EN EL MOTOR:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
82	LA MEZCLA AIRE / COMBUSTIBLE, AL INCREMENTARSE LA ALTITUD DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERATIVO DEBE:	<b>B</b>	ENRIQUECERSE	EMPOBRECERSE	NO DEBE ALTERARSE	TODAS SON CORRECTAS	
83	SE DENOMINA N2 A:	<b>A</b>	RPM DEL COMPRESOR DE ALTA PRESIÓN	RPM DEL COMPRESOR DE BAJA PRESIÓN	RPM DE LA SECCIÓN DE TURBINA	RPM DEL ARRANQUE	
84	EL DIÁMETRO DE LA TOBERA DE SALIDA DE UN MOTOR A REACCIÓN, DISMINUYE PROGRESIVAMENTE PARA:	<b>C</b>	DISMINUIR EL RUIDO DE LOS GASES DE ESCAPE	HACER MAS AERODINÁMICO AL MOTOR	INCREMENTAR LA VELOCIDAD DE LOS GASES DE ESCAPE	DISMINUIR EL PESO DEL MOTOR	
85	UN ARRANQUE CALIENTE, ES RECONOCIDO POR FLUJO DE COMBUSTIBLE EXCESIVO Y:	<b>A</b>	RÁPIDO INCREMENTO DEL EGT	LENTO INCREMENTO DEL EGT	INCREMENTO DEL EGT Y N1	NO HAY INCREMENTO DE EGT	
86	A MEDIDA QUE EL AVIÓN QUEMA COMBUSTIBLE VA HACIÉNDOSE MAS LIVIANO, ES NORMAL:	<b>A</b>	REDUCIR EL EMPUJE PARA MANTENER LA VELOCIDAD CONSTANTE	MANTENER CONSTANTE EL EMPUJE Y AUMENTAR LA VELOCIDAD	COMPENSAR EL AVIÓN PARA REDUCIR LA VELOCIDAD	DISMINUIR ALTITUD DEL AVIÓN	
87	UN ARRANQUE COLGADO (HUNG START), ESTÁ CARACTERIZADO POR:	<b>C</b>	EL FLUJO DE COMBUSTIBLE ES MUY ELEVADO	EL EGT QUEDA MUY BAJO	LAS RPM NO ALCANZAN LAS MÍNIMAS NECESARIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR	TODAS SON CORRECTAS	
88	LA HÉLICE QUE EL PILOTO PUEDE CONTROLAR A VOLUNTAD DESDE LA CABINA, SE LLAMA:	<b>D</b>	HÉLICE REGULADA	HÉLICE DE PASO FIJO	HÉLICE DE PASO REGULABLE	HÉLICE DE PASO VARIABLE	HÉLICE DE PASO AUTOMÁTICO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
89	FLUJO AXIAL SIGNIFICA:	<b>A</b>	EL AIRE QUE PENETRA AL MOTOR, SIGUE UNA DIRECCIÓN PARALELA AL EJE DEL MOTOR	EL AIRE QUE PENETRA AL MOTOR, SIGUE UNA DIRECCIÓN PERPENDICULAR AL EJE DEL MOTOR	ES EL FLUJO DE AIRE DIRECTO QUE ENTRA AL MOTOR	TODAS SON CORRECTAS	
90	SE DENOMINA EGT A:	<b>C</b>	LA TEMPERATURA DEL AIRE EN EL COMPRESOR	LA TEMPERATURA DE LOS GASES EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	LA TEMPERATURA DE LOS GASES DE ESCAPES	LA TEMPERATURA MÍNIMA A LA QUE SE DEBE OPERAR EL AVIÓN	
91	EL AIRE PARA EL SISTEMA NEUMÁTICO DE OPERACIÓN DE PRESURIZACIÓN Y AIRE ACONDICIONADO EN VUELO, PROVIENE DE:	<b>C</b>	LA TURBINA DEL MOTOR	ACUMULADORES NEUMÁTICOS, ALIMENTADOS POR AIRE DE IMPACTO	DEL COMPRESOR DEL MOTOR	DE LA SECCIÓN CALIENTE DEL MOTOR	
92	EL COWL FLAPS, SE USA :	<b>B</b>	PARA REDUCIR LA VELOCIDAD DEL AVIÓN	PARA CONTROLAR LA TEMPERATURA DEL MOTOR	PARA CONTROLAR EL ASCENSO DEL AVIÓN	TODAS SON CORRECTAS	
93	EN LOS MOTORES A PISTÓN DE AVIACIÓN, NORMALMENTE SU ENFRIAMIENTO ES:	<b>A</b>	POR AIRE Y ACEITE DE LA LUBRICACIÓN INTERNA	SOLAMENTE POR ACEITE	POR AIRE, ACEITE, Y COMBUSTIBLE	SOLAMENTE POR AIRE	
94	PARA REDUCIR LA TEMPERATURA EN LA CABEZA DE LOS CILINDROS, SE PUEDE EMPLEAR:	<b>D</b>	ABRIR LOS COWL FLAPS	INCREMENTAR LA VELOCIDAD	ENRIQUECER LA MEZCLA	TODAS LAS ANTERIORES SON VERDADERAS	
95	LA MAYORÍA DE LOS MOTORES DE AVIACIÓN A PISTÓN, TIENEN UN SISTEMA DE DOBLE IGNICIÓN QUE CONSTA PRIMERAMENTE DE:	<b>B</b>	LAS BUJÍAS	LOS MAGNETOS	LA BOBINA	EL ARRANQUE	
96	LAS VENTAJAS, DE UN SISTEMA DE DOBLE ENCENDIDO SON:	<b>C</b>	MAYOR SEGURIDAD	MEJORAR EL ENCENDIDO Y LA COMBUSTIÓN	LAS RESPUESTAS A Y B , SON VERDADERAS	NO HAY NINGUNA VENTAJA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
97	LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE SUELEN CONTAMINARSE CON AGUA, SE RECOMIENDA:	<b>D</b>	DRENAR LOS TANQUES ANTES DE CADA VUELO	DEJAR LOS TANQUES LLENOS AL FINALIZAR LOS VUELOS DEL DÍA	SE PUEDE OPERAR SIN NECESIDAD DE DRENAR	A Y B SON VERDADERAS	
98	CUANDO SE VA A SUMINISTRAR COMBUSTIBLE A UN AVIÓN, EL USO DE UNA GUAYA QUE INTERCONECTA LA BOMBA CON EL AVIÓN, Y A TIERRA, ES CON LA FINALIDAD:	<b>A</b>	DE IGUALAR LAS CARGAS ELÉCTRICAS ESTÁTICAS ENTRE LA BOMBA Y EL AVIÓN	DE ELIMINAR EL VAPOR	DE IDENTIFICAR EL COMBUSTIBLE	TODAS LAS ANTERIORES SON VERDADERAS	
99	LOS ACEITES, USADOS EN LA AVIACIÓN SON:	<b>A</b>	MINERALES Y SINTÉTICOS	MINERALES SOLAMENTE	SINTÉTICOS	TODAS SON CORRECTAS	
100	LOS INSTRUMENTOS MÁS IMPORTANTES DEL MOTOR SON:	<b>D</b>	INDICADOR DE PRESIÓN DE ACEITE, Y TEMPERATURA DE ACEITE	INDICADORES DE PRESIÓN DE ACEITE, Y TEMPERATURA DE CABEZA DE CILINDROS	PRESIÓN DE COMBUSTIBLE Y PRESIÓN DE MANIFOLD	TODAS LAS ANTERIORES	
101	LOS MAGNETOS GENERAN:	<b>A</b>	CORRIENTE AC.	CORRIENTE DC. PULSANTE (1/2 ONDA)	NO GENERAN, RECIBEN CORRIENTE DC DE LA BATERÍA	NINGUNA ES CORRECTA	
102	¿QUIÉN ALIMENTA A LAS BUJÍAS?	<b>C</b>	EL ALTERNADOR	EL GENERADOR	EL MAGNETO	LA BATERÍA	
103	¿QUÉ COLOR TIENE LA GASOLINA AV.GAS. 100/130?	<b>A</b>	VERDE	ROJA	AZUL	MORADO - ROJIZO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
104	LA MEZCLA PERFECTA DE AIRE- COMBUSTIBLE, ES 1/13 ; ES DECIR : 13 PARTES DE GASOLINA, Y 1 PARTE DE AIRE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
105	EL PISTÓN DE UN MOTOR RECÍPROCO, ES UN ELEMENTO DE TRANSFORMACIÓN DE ENERGÍA CALÓRICA EN MECÁNICA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
106	LOS CÍRCULOS VERDES, DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE DEL AVIÓN INDICAN QUE EL MOTOR FUNCIONA CON KEROSINA	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
107	CADA MAGNETO, PROPORCIONA ENCENDIDO A UNA SOLA BUJÍA POR CILINDRO:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
108	LOS MOTORES DE INYECCIÓN DIRECTA, PRESENTAN PROBLEMAS DE HIELO EN EL CARBURADOR	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
109	LA FUNCIÓN PRINCIPAL DE LA HÉLICE, ES TRANSFORMAR EL MOVIMIENTO GIRATORIO DEL MOTOR EN EMPUJE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
110	LAS BIELAS, CON EL USO TIENEN EFECTOS DE:	<b>A</b>	COMPRESIÓN (SE HACEN MÁS CORTAS)	ESTIRAMIENTO POR EFECTO DE TRACCIÓN	SE DEFORMAN EN EL EJE TRANSVERSAL	SE DEFORMAN EN EL EJE LONGITUDINAL (SE DOBLAN)	
111	CUANDO SUBE LA TEMPERATURA DEL ACEITE DEL MOTOR, LA PRESIÓN DE ACEITE:	<b>C</b>	SUBE	SE MANTIENE	BAJA	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
112	LA BIELA EN UN MOTOR A PISTÓN, ES DE ELEMENTO DE TRANSFORMACIÓN DE MOVIMIENTO:	<b>B</b>	CALORÍFICO EN MECÁNICO	ALTERNATIVO DEL PISTÓN, EN CIRCULAR DEL CIGÜEÑAL	CIRCULAR DEL CIGÜEÑAL, EN ALTERNATIVO DEL PISTÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
113	¿CUÁLES SON, LAS PARTES PRINCIPALES DE UN CILINDRO?	<b>A</b>	CABEZA Y BARRIL	CABEZA, BARRIL Y PISTÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	LA A Y B SON CORRECTAS	
114	¿QUÉ DEFINE EL CONCEPTO, TORQUE O PAR-MOTOR?	<b>C</b>	LAS REVOLUCIONES POR MINUTO DE LA HÉLICE	LA RELACIÓN ENTRE LAS REVOLUCIONES POR MINUTO DE LA HÉLICE, CON RESPECTO A LAS DEL ÁRBOL DE LEVAS	EL MOMENTO PRODUCIDO EN EL CIGÜEÑAL, MEDIDO EN ÁNGULOS DE 90°	LA VELOCIDAD CIRCUNFERENCIAL ENTRE EL ENCASTRE DE LA HÉLICE, Y LA PUNTA DE ESTA	
115	LOS METALES NO FERROSOS MÁS UTILIZADOS EN AVIACIÓN SON: ALUMINIO, TITANIO, COBRE Y MAGNESIO	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
116	LOS FUSELAJES ESTÁN CLASIFICADOS DE TRES TIPOS PRINCIPALES, SON: SEMIMONOCOQUE, MONOCOQUE Y TRUS.	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
117	LAS ESTACIONES DEL ALA, SE MIDEN DESDE LA RAÍZ DE LA MISMA	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
118	¿CÓMO SE DENOMINA, EL SISTEMA ENCARGADO DE REGULAR LA INYECCIÓN DEL COMBUSTIBLE EN MOTORES A REACCIÓN Y TURBO-PROP?	<b>B</b>	AMX	FCU	CFU	PSE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
119	¿QUÉ TIPO DE ENERGÍA, UTILIZAN LOS TRENES DE ATERRIZAJE PARA SER OPERADOS?	<b>D</b>	NEUMÁTICA, ELÉCTRICA, HIDRÁULICA	MECÁNICA, HIDRÁULICA, NEUMÁTICA	GRAVEDAD, NEUMÁTICA, MECÁNICA	TODAS LAS ANTERIORES	
120	SEÑALE LA AFIRMACIÓN CORRECTA	<b>A</b>	LA ETAPA DE LA TURBINA DE ALTA PRESIÓN, HACE MOVER A N.2	HACE SOPLAR LAS TURBINAS EN SENTIDO CONTRARIO	INCREMENTA LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO	REDUCE LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO	
121	EL CICLO DE MOTORES A REACCIÓN, SE CONOCE BAJO EL NOMBRE DE:	<b>A</b>	CICLO DE BRAYTON	CICLO DE OTTO	CICLO DE SMITH	CICLO DE WANKEL	
122	LOS TURBORREACTORES, PARA OPTIMIZAR LA ENTRADA DE AIRE AL COMPRESOR GENERALMENTE SE LES UBICA FORMANDO UN ÁNGULO DE INCIDENCIA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
123	¿CUÁLES SON, LAS PARTES EN QUE SE DIVIDE EL FUSELAJE?	<b>A</b>	SECCIÓN DE NARIZ, CABINA DE PILOTOS, CABINA DE PASAJEROS, SECCIÓN DE CARGA, Y SECCIÓN DEL EMPENAJE.	NARIZ, CABINA DE PILOTOS, ALAS SECCIÓN DE CARGA, Y EMPENAJE.	NARIZ, CABINA DE PILOTOS, CABINA DE PASAJEROS, TREN PRINCIPAL Y EMPENAJE.	SECCIÓN DE NARIZ, CABINA DE PILOTOS, CABINA DE PASAJEROS, SECCIÓN DE MOTOR.	
124	¿SE DEBEN DRENAR LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE, SOLAMENTE EN EL PRIMER VUELO DEL DÍA?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
125	EL SISTEMA HIDRÁULICO, SE UTILIZA PARA MOVER EQUIPOS QUE REQUIEREN LA APLICACIÓN DE UNA FUERZA DURANTE PERÍODOS MUY LARGOS	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
126	¿TODOS LOS AVIONES, VIENEN EQUIPADOS CON SISTEMAS DE ANTI-HIELO Y DESHIELO, COMPLETOS ?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
127	EL TIPO DE ACEITE QUE SE USA EN LOS MOTORES RECÍPROCOS DE AVIACIÓN, ES DE ORIGEN MINERAL.	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
128	¿DE ACUERDO AL FLUJO, EN CUANTAS CLASES SE DIVIDEN LOS MOTORES A TURBINAS?	<b>C</b>	AXIALES CENTRÍFUGAS	CENTRÍFUGAS Y CENTRÍPETAS	AXIALES Y CENTRÍFUGAS	AXIALES CO-AXIALES Y CENTRÍFUGAS	
129	LA FUNCIÓN PRINCIPAL DE LA HÉLICE, ES TRANSFORMAR EL MOVIMIENTO DEL MOTOR EN TRACCIÓN, POR DIFERENCIAL DE PRESIÓN ENTRE EL EXTRADÓS Y EL INTRADÓS DE LAS PALAS:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
130	LA PRINCIPAL CAUSA DE CONTAMINACIÓN DEL COMBUSTIBLE, SON CIERTO TIPO DE BACTERIAS?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
131	LA FUNCIÓN PRINCIPAL DE LA VÁLVULA SELECTORA DE COMBUSTIBLE, ES ÚNICAMENTE MANTENER BALANCEADOS LOS TANQUES.	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
132	LOS MECANISMOS ARTIFICIALES PARA EL ENFRIAMIENTO DEL ACEITE, SON DESCENDER SIN AUMENTAR LA POTENCIA Y ENRIQUECIENDO LA MEZCLA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
133	UNA BAJA PRESIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR, ESTÁ RELACIONADA CON:	<b>A</b>	ALTA TEMPERATURA	ALTA RPM	MEZCLA POBRE	TODAS LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
134	LOS MAGNETOS EN EL MOTOR A PISTÓN, SON PARA:	<b>B</b>	ENERGIZAR LOS RADIOS	ENERGIZAR LAS BUJÍAS	ENERGIZAR EL ALTERNADOR	TODAS SON CORRECTAS	
135	EL PISTÓN, TRANSMITE LA FUERZA AL CIGÜEÑAL MEDIANTE :	<b>C</b>	EL CILINDRO	EL ÁRBOL DE LEVAS	LA BIELA	TODAS SON CORRECTAS	
136	LA VÁLVULA DE ADMISIÓN, SE CIERRA CUANDO:	<b>C</b>	SALE EL COMBUSTIBLE QUEMADO	EL COMBUSTIBLE ARDE, Y SE CONVIERTE EN GAS	EL PISTÓN LLEGA AL PUNTO MUERTO INFERIOR	A Y B SON CORRECTAS	
137	LAS VÁLVULAS DE ADMISIÓN Y EXPULSIÓN, SE ABREN CADA:	<b>A</b>	DOS REVOLUCIONES DEL CIGÜEÑAL	UNA REVOLUCIÓN DEL CIGÜEÑAL	TRES REVOLUCIONES DEL CIGÜEÑAL	TODAS SON CORRECTAS	
138	LA VENTANILLA DE KOLLSMAN, SE ENCUENTRA EN:	<b>B</b>	EL VARIÓMETRO	EL ALTÍMETRO	EL VELOCÍMETRO	NINGUNA ES CORRECTA	
139	UNA MEZCLA SUMAMENTE POBRE OCASIONARÁ:	<b>B</b>	AUMENTO EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE	DETONACIÓN Y RECALENTAMIENTO	AUMENTO DEL RENDIMIENTO	NINGUNA ES CORRECTA	
140	LOS TRES INSTRUMENTOS MÁS IMPORTANTES DEL SISTEMA PITOT ESTÁTICO SON:	<b>B</b>	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL (VARIÓMETRO), ALTÍMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL	VELOCÍMETRO, INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL (VARIÓMETRO) Y ALTÍMETRO	ALTÍMETRO, VELOCÍMETRO, COORDINADOR DE VIRAJES.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
141	LA HÉLICE DE PASO VARIABLE, ES:	<b>B</b>	UNA HÉLICE EN LA CUAL LOS ÁNGULOS DE LAS PALAS, PUEDEN AJUSTARSE EN TIERRA	UNA HÉLICE DE PASO O ÁNGULO DE ATAQUE, CONTROLABLE A TRAVÉS DE UN GOBERNADOR	UNA HÉLICE, CUYAS PALAS TIENEN UNA TORSIÓN ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL	TODAS SON CORRECTAS.	
142	LAS SUPERFICIES MÓVILES, QUE DAN CONTROL AL AVIÓN SON:	<b>C</b>	ALERONES, ELEVADORES, Y SLATS	FLAPS, ALERONES, Y TIMÓN DIRECCIONAL	TIMÓN DIRECCIONAL, ELEVADORES, Y ALERONES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
143	EL TACÓMETRO EN UN MOTOR CON HÉLICE DE PASO VARIABLE, PERMITE CONOCER EL NÚMERO DE REVOLUCIONES POR MINUTO DE:	<b>C</b>	LA HÉLICE	EL ÁRBOL DE LEVAS	EL CIGÜEÑAL	LA BOMBA DE COMBUSTIBLE OPERADA POR EL MOTOR	
144	EL INDICADOR DE PRESIÓN DE ADMISIÓN, PERMITE CONOCER LA PRESIÓN DE:	<b>D</b>	EL ACEITE	EL COMBUSTIBLE	LA BOMBA DE VACIO	LA ADMISIÓN DE COMBUSTIBLE-AIRE, A LOS CILINDROS	
145	EN UN MOTOR CON HÉLICE DE PASO VARIABLE, SE DEBE AUMENTAR POTENCIA DE LA FORMA SIGUIENTE:	<b>B</b>	PRIMERO R.P.M., Y DESPUÉS PRESIÓN DE ADMISIÓN	PRIMERO PRESIÓN DE ADMISIÓN, Y DESPUÉS R.P.M.	LAS DOS A LA VEZ	SOLO R.P.M.	
146	UNA FAMILIA DE INSTRUMENTOS, ESTÁ BASADA EN LA MEDICIÓN DE PRESIÓN; Y LA OTRA SE FUNDAMENTA EN:	<b>B</b>	MEDICIONES DE TEMPERATURA	PROPIEDADES GIROSCÓPICAS	PROPIEDADES MAGNÉTICAS DE LA BRÚJULA	B Y C SON CORRECTAS	
147	LOS INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN DE PRESIONES, CONSTAN DE TOMAS DINÁMICAS (TUBO PITOT) ,Y TOMAS :	<b>D</b>	VARIABLES	SUPERFICIALES	MARGINALES	ESTÁTICAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
148	LOS TIEMPOS DE UN MOTOR RECÍPROCO O ALTERNATIVO SON :	<b>C</b>	ADMISIÓN, INYECCIÓN, EXPLOSIÓN, EXPANSIÓN	ADMISIÓN, EXPANSIÓN, DILUCIÓN, ESCAPE	ADMISIÓN, COMPRESIÓN, EXPANSIÓN, ESCAPE	COMPRESIÓN, EXPLOSIÓN, ADMISIÓN, IGNICIÓN	
149	EN LOS MOTORES DE AVIACIÓN DE TURBOREACCIÓN, SE UTILIZA EL CICLO DE:	<b>A</b>	BRAYTON	DIESEL	OTTO	WRIGHT	
150	EN UN MOTOR DE CARBURADOR, LA MEZCLA AIRE - COMBUSTIBLE, SE PRODUCE EN :	<b>C</b>	LOS CILINDROS	LOS CONDUCTOS DE ADMISIÓN	EL CARBURADOR	EL TANQUE DE COMBUSTIBLE	
151	LA FORMACIÓN DE HIELO EN EL CARBURADOR, ES MAS PROBABLE :	<b>D</b>	CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) POR DEBAJO DE 0°, Y HUMEDAD VISIBLE	CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) POR DEBAJO DE 32° F, Y HUMEDAD VISIBLE O NO VISIBLE.	CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) ENTRE -7° C Y, 21° C, Y HUMEDAD VISIBLE O NO	CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) ENTRE -7° C, Y 21° C, Y HUMEDAD VISIBLE	
152	¿QUÉ INDICACIONES TENDRÉ EN LA CABINA DE MANDO, AL FORMARSE HIELO EN EL CARBURADOR?	<b>C</b>	REDUCCIÓN DE TEMPERATURA DE LOS GASES DE ESCAPE	AUMENTO DE LAS R.P.M., Y OPERACIÓN IRREGULAR DEL MOTOR	DISMINUCIÓN DE LAS R.P.M., Y OPERACIÓN IRREGULAR DEL MOTOR	TODAS SON CORRECTAS	
153	LA GASOLINA DE 100/130 OCTANOS, ¿QUÉ COLOR IDENTIFICATIVO USA?	<b>C</b>	ROJA	PÚRPURA	VERDE	AZUL	
154	LA ENERGÍA ELÉCTRICA QUE ALIMENTA LAS BUJÍAS, SE GENERA EN:	<b>D</b>	EL REGULADOR DE VOLTAJE	EL ALTERNADOR	LA BATERÍA	LOS MAGNETOS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
155	LOS MAGNETOS, RECIBEN ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA BATERÍA :	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
156	AL INCREMENTAR LA POTENCIA EN UN MOTOR DOTADO DE HÉLICE DE PASO FIJO, EL PASO DE LAS PALAS DE LA HÉLICE :	<b>C</b>	AUMENTARÁ	DISMINUIRÁ	PERMANECE IGUAL	OPERA SEGÚN EL AJUSTE DEL GOBERNADOR	
157	EN UN MOTOR OPUESTO, LA VELOCIDAD DE GIRO DEL ÁRBOL DE LEVAS ES:	<b>B</b>	EL ÁRBOL DA LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGÜEÑAL	LA MITAD DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGÜEÑAL	UN CUARTO DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGÜEÑAL	IGUAL A LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGÜEÑAL	
158	EN LA MAYORÍA DE LOS AVIONES DE MOTOR DE PISTÓN, LA ENERGÍA ELÉCTRICA PARA LOS EQUIPOS Y EL SISTEMA ELÉCTRICO PROVIENE DE LA BATERÍA	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
159	DE LOS ENUNCIADOS ABAJO DESCRITOS ¿CUÁL CORRESPONDE A LA DEFINICIÓN DE TORQUE, O PAR MOTOR EN UNA PLANTA DE PODER DE 4 TIEMPOS?	<b>C</b>	LA RELACIÓN DE REVOLUCIONES CIGÜEÑAL-ÁRBOL DE LEVAS	EL DIÁMETRO DEL CÍRCULO PRODUCIDO POR EL EJE DEL CIGÜEÑAL EN UNA VUELTA	EL MOMENTO MEDIDO EN ÁNGULOS DE 90°	A LA POTENCIA PRODUCIDA A UN NÚMERO DE RPM DETERMINADO	
160	SE DICE QUE UNA HÉLICE, ES DE PASO VARIABLE CUÁNDO:	<b>A</b>	ES POSIBLE CAMBIAR SU ÁNGULO DE ATAQUE DURANTE EL VUELO.	TIENE DOS O MÁS PALAS	ES SÓLO DE PASO FIJO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
161	¿QUÉ ACCIÓN DEBE TOMAR EL PILOTO, SI DESPUÉS DE ARRANCAR EL MOTOR NO HAY INDICACIÓN DE PRESIÓN DE ACEITE?	<b>B</b>	LLAMAR A LA TORRE DE CONTROL, Y NOTIFICARLE	APAGAR EL MOTOR INMEDIATAMENTE, DENTRO DE 30 SEGUNDOS	NO DAR IMPORTANCIA A LA INDICACIÓN, Y PROCEDER A ACELERAR.	TODAS SON CORRECTAS	
162	LA FINALIDAD DE UN TURBO-CARGADOR ES :	<b>B</b>	MANTENER UNA PRESIÓN FIJA EN EL MANIFOLD	AUMENTAR LA POTENCIA DEL MOTOR	MEJORAR LA RELACIÓN AL EJE	NINGUNA DE ESTAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
163	LA MARCHA MÍNIMA INESTABLE, PUEDE SER CAUSADA MECÁNICAMENTE POR:	<b>C</b>	MEZCLA MUY RICA	MEZCLA MUY POBRE	COMPRESIÓN DESIGUAL EN LOS CILINDROS	FALLAS DEL SISTEMA DE IGNICIÓN	
164	LA BAJA PRESIÓN DE ACEITE, PUEDE SER CAUSADA POR :	<b>A</b>	SUCIO O PARTÍCULAS METÁLICAS, EN LA VÁLVULA REGULADORA DE PRESIÓN	GRADO Y CANTIDAD DE ACEITE, NO ES EL PRESCRITO	BLOQUE DEL MOTOR, ROTO	TUBERÍAS TAPADAS	
165	EN UN MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA, CUYO ACEITE LUBRICANTE ES ENFRIADO POR LA CORRIENTE AERODINÁMICA, ES UN SISTEMA DE INTERCAMBIO DE CALOR:	<b>A</b>	ACEITE/AIRE	AGUA / ACEITE	GASOLINA / AIRE	ACEITE / JP1	COMBUSTIBLE / ACEITE
166	DESPUÉS DE ENCENDER UN MOTOR RECÍPROCO DE CUATRO TIEMPOS, ¿CUANTO TIEMPO DEBO ESPERAR APROXIMADAMENTE, PARA TENER LECTURA DE PRESIÓN DE ACEITE MÍNIMA?	<b>D</b>	20 SEGUNDOS	6 SEGUNDOS	10 MINUTOS	30 SEGUNDOS	
167	¿EN QUÉ MOMENTO, LA ENERGÍA CINÉTICA SE CONVIERTE EN ENERGÍA MECÁNICA EN UN MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA?	<b>C</b>	EN LA CARRERA DE ADMISIÓN	EN LA CARRERA DE COMPRESIÓN	EN LA CARRERA DE EXPLOSIÓN	EN LA CARRERA DE ESCAPE	
168	LOS BOOSTER PUMP (BOMBAS ELÉCTRICAS SUMERGIDAS EN LOS TANQUES), SU FUNCIÓN BÁSICA ES :	<b>C</b>	MANTENER EL FLUJO DE COMBUSTIBLE EN EL DESPEGUE	SU USO EN DÍAS MUY CALUROSOS	MANTENER UN FLUJO CONSTANTE, CUANDO LA ATMÓSFERA ES MENOS DENSA, PARA EL ENCENDIDO O RE-ENCENDIDO, Y OPERACIONES DE DESPEGUE, ETC.	MANTENER UN FLUJO DE COMBUSTIBLE CONSTANTE, EN LAS AERONAVES DE ALAS BAJAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
169	EL SISTEMA DE ENCENDIDO DE LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA DE AVIACIÓN, TIENEN DOS BUJÍAS POR CADA CILINDRO. ESTO SE UTILIZA PARA:	<b>D</b>	PORQUE USA MAGNETOS DOBLES	PORQUE USA MAGNETOS SEPARADOS	LA ALIMENTACIÓN DE LOS MAGNETOS EN CASO DE FALLA DE UNA DE ELLAS	ASEGURAR QUE LA CHISPA SE PRODUZCA CON MAYORES PROBABILIDADES EN EL CILINDRO	
170	LA FUNCIÓN DEL CARBURADOR, ES DOSIFICAR EL COMBUSTIBLE EN FUNCIÓN DE LA MASA DE AIRE QUE FLUYE POR SU VENTURI: EN PROPORCIÓN DIRECTA A:	<b>B</b>	EL VOLUMEN DE AIRE	LA DENSIDAD O PESO DEL AIRE	LA GASOLINA DISPONIBLE	EL OCTANAJE DE LA GASOLINA	
171	EL SISTEMA DE ENCENDIDO DEL MOTOR DE AVIACIÓN:	<b>A</b>	TIENE DOS MAGNETOS, Y DOBLE BUJÍA POR CILINDRO	TIENE UNA BUJÍA POR CILINDRO, Y ENCENDIDO POR ACCIÓN DE UNA BOBINA	DEPENDE DEL SISTEMA ELÉCTRICO DEL AVIÓN, Y NO FUNCIONA CUANDO FALLA LA BATERÍA	SE PUEDE APRECIAR MEDIANTE LA LECTURA DEL AMPERÍMETRO	
172	OPERANDO CON UNA MEZCLA DE AIRE / COMBUSTIBLE MUY POBRE, Y CON EXCESO DE POTENCIA, ÉSTO PRODUCIRÁ:	<b>A</b>	BAJA PRESIÓN DE ACEITE, Y ALTA TEMPERATURA DE CABEZA DE CILINDROS	ALTA TEMPERATURA DE ACEITE, Y CAÍDA DE RPM	ALTA PRESIÓN DE ACEITE, Y BAJA TEMPERATURA	LAS TEMPERATURAS DE ACEITE Y CABEZA DE CILINDRO EXCEDEN SUS LÍMITES	
173	¿QUÉ CAMBIO OCURRE EN LA MEZCLA AIRE /COMBUSTIBLE, CUANDO SE UTILIZA EL CALENTADOR DEL CARBURADOR?	<b>A</b>	LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, SE VUELVE MÁS POBRE	ENTRARÁ MÁS AIRE AL CARBURADOR	NO AFECTA LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE	LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, SE VUELVE MÁS RICA	
174	¿CUÁLES SON, LOS TIPOS DE LUBRICANTES MÁS USADO EN LA AVIACIÓN?	<b>B</b>	ACEITES MINERALES Y VEGETALES	ACEITES MINERALES Y SINTÉTICOS	ACEITES VEGETALES Y SINTÉTICOS	ACEITES DE BAJA VISCOSIDAD	
175	EN LA AVIACIÓN, ¿QUÉ TIPO DE BATERÍAS SE USA NORMALMENTE?	<b>D</b>	DE NICKEL - CADMIUN, Y ALCALINA	LITHIUN Y PLOMO	ALCALINA Y NICKEL- CADMIUN	DE PLOMO - ÁCIDO, Y NICKEL - CADMIUN	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
176	UNA CAÍDA OSCILANTE DE RPM, ES INDICATIVO DE :	<b>B</b>	MAGNETO MALO	CABLE O BUJÍAS DEFECTUOSAS	DEFECTO EN LOS IMANES DEL MAGNETO BASE	BUJÍA MALA	
177	LA ADMISIÓN, LA COMPRESIÓN, LA EXPLOSIÓN, Y EL ESCAPE, ESTÁN ASOCIADO A:	<b>C</b>	MOTORES RADIALES	MOTORES LINEALES	MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA, CICLO DE OTTO	MOTORES DE COMBUSTIÓN EXTERNA	
178	¿CUÁLES SON, LOS COMPONENTES QUE CONFORMAN UNA TURBINA?	<b>C</b>	ENTRADA A LA TURBINA PT2, FCU, CÁMARA S DE COMBUSTIÓN, Y TOBERA DE ESCAPE	COMPRESOR, TURBINA, CÁMARA S DE COMBUSTIÓN, TOBERA DE ESCAPE	DIFUSOR DE ADMISIÓN, TURBOCOMPRESOR, DIFUSOR POST-COMPRESOR, CÁMARA S DE COMBUSTIÓN, TURBINA, TOBERA DE ESCAPE		
179	DIGA: ¿CUÁL DE LAS FUNCIONES EXPUESTAS A CONTINUACIÓN, SON EFECTUADAS POR UN DIFUSOR?	<b>C</b>	ACTIVA AUMENTANDO LA ENTROPÍA DEL COMBUSTIBLE, PARA QUE EXISTA MEJOR COMBUSTIÓN.	ACELERA LOS GASES DEL COMPRESOR, PARA IMPULSAR LA TURBINA	DESACELERA LA CORRIENTE AERODINÁMICA, PARA AUMENTAR LA PRESIÓN	REGULA EL FLUJO DE COMBUSTIBLE DE ENTRADA AL FCU (FUEL CONTROL UNIT).	
180	LA EXPANSIÓN DE LOS GASES DE ESCAPE, DESDE EL PUNTO DE VISTA TERMODINÁMICO ES:	<b>C</b>	ISENTRÓPICO	ENTRÓPICO CONSERVATIVO	ADIABÁTICO	CONVECTIVO	
181	¿QUÉ SON, COMBUSTIBLES HIPERGÓLICOS?	<b>C</b>	COMBUSTIBLES DE ALTA TEMPERATURA DE COMBUSTIÓN	COMBUSTIBLES DE ALTO PESO ESPECÍFICO	COMBUSTIBLES QUE AL MEZCLARSE CON EL COMBURENTE, PRODUCEN INMEDIATA COMBUSTIÓN		



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
182	EN AVIACIÓN COMERCIAL, SON UTILIZADOS COMBUSTIBLES SÓLIDOS	<b>A</b>	FALSO	CIERTO			
183	¿QUÉ PODRÍA AUMENTAR LA PRESIÓN DE UN SISTEMA HIDRÁULICO, EN EL CUAL AUMENTA LA PRESIÓN:	<b>C</b>	RECALENTAMIENTO DEL LÍQUIDO	FUGA EN UN COMPONENTE DEL SISTEMA	OBSTRUCCIÓN AL FLUJO DEL LÍQUIDO	RETORNO DE LA CORRIENTE AL TANQUE	
184	LA MEZCLA RICA SE COLOCA EN EL DESPEGUE PARA TENER MAYOR POTENCIA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
185	VOLANDO A CIERTO ALTURA LA MEZCLA SE EMPOBRECE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
186	LA PALANCA DE CONTROL DE MEZCLA REGULA EL PASO DE ACEITE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
187	UNA ALTA TEMPERATURA DE ACEITE ES CAUSADA POR UNA ALTA PRESIÓN	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
188	LA BOMBA DE ACEITE SIRVE PARA MOVER EL ACEITE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
189	LOS CAUCHOS DE LAS AERONAVES SE LLENAN CON NITRÓGENO	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			

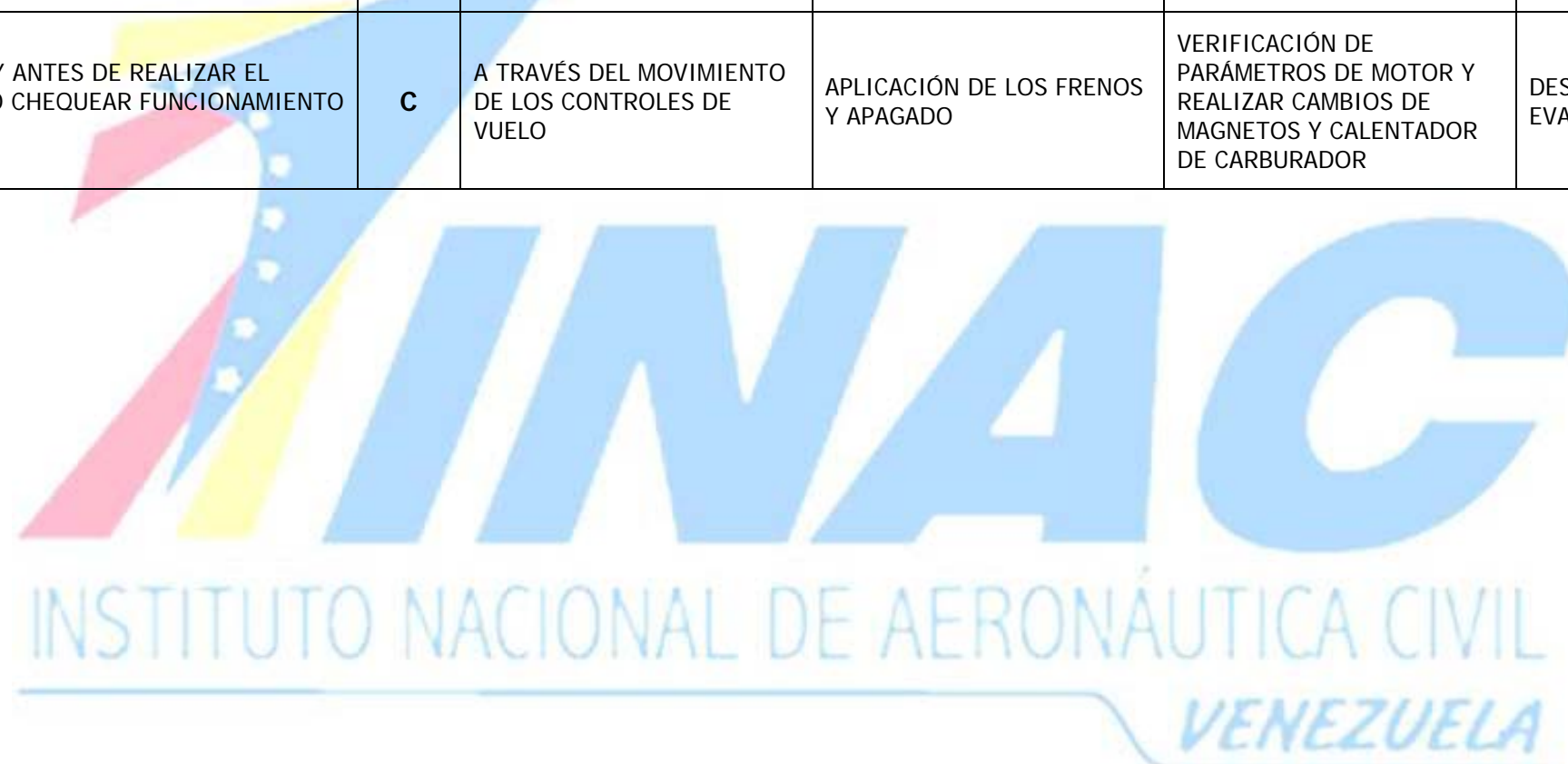
Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
190	LOS 4 TIEMPOS DEL CICLO DE OTTO SON ADMISIÓN, COMPRESIÓN, EXPLOSIÓN Y ESCAPE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
191	LA ENERGÍA QUE PRODUCE EL ALTERNADO ES CORRIENTE ALTERNA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
192	LA HÉLICE QUE EL PILOTO PUEDE MODIFICAR ES EL DE PASO FIJO	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
193	LOS MOTORES DE PISTÓN DE AVIACIÓN SON ENFRIADOS NORMALMENTE POR AIRE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
194	LOS ACEITES DE AVIACIÓN SON MINERALES Y SINTÉTICOS	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
195	LOS MAGNETOS GENERAN CORRIENTE DIRECTA	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
196	EL MOTOR ES UN DISPOSITIVO ENCARGADO DE TRANSFORMAR ENERGÍA QUÍMICA EN ENERGÍA MECÁNICA	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
197	LA VENTANILLA DE KOLLSMAN SE ENCUENTRA EN EL VARIÓMETRO	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
198	LA HÉLICE DE PASO VARIABLE ES REGULADA POR UN GOBERNADOR	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
199	LA ENERGÍA ELÉCTRICA QUE ALIMENTA A LAS BUJÍAS SE GENERA CON EL CARBURADOR	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
200	LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA POSEEN DOS BUJÍAS POR CILINDRO PARA MAYOR SEGURIDAD	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
201	ES EL VELOCÍMETRO EL ÚNICO INSTRUMENTO QUE TRABAJA CON PRESIÓN DIFERENCIAL	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
202	EL ALTÍMETRO TRABAJA CON PRESIÓN DINÁMICA	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
203	SE DENOMINA N2 A LAS RPM DEL COMPRESOR DE ALTA PRESIÓN	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
204	¿UNA MEZCLA DE 15 GRAMOS DE GASOLINA Y 180 GRAMOS DE AIRE ES UNA MEZCLA?	<b>B</b>	RICA	MEDIA	POBRE		
205	¿EL EGT SIRVE PARA?	<b>A</b>	DE NAVEGACIÓN	DE VUELO	DEL MOTOR	MISCELÁNEOS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
206	¿UN INSTRUMENTO MISCELÁNEOS ES?	<b>D</b>	VARIÓMETRO	INDICADOR DE VIRAJES	EGT	TERMOPAR	
207	¿LA POTENCIA ÚTIL DE UN MOTOR ES EL?	<b>C</b>	IHP	FHP	BHP	CHP	
208	¿CUANDO LA ES ENCENDIDA POR ALGO DIFERENTE A LA CHISPA ANTES BTC SE LLAMA?	<b>C</b>	RECALENTAMIENTO	DETONACIÓN	PREIGNICIÓN	CHISPA ADELANTADA	
209	¿LA CORRIENTE ELÉCTRICA PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LAS BUJÍAS EN EL AVIÓN LA SUMINISTRA?	<b>C</b>	EL ALTERNADOR	LA BATERÍA	LOS MAGNETOS	EL GENERADOR	
210	¿LA SUCCIÓN DE LA BOMBA DE VACIO SIRVE PARA QUE FUNCIONE?	<b>C</b>	HORIZONTE, GIRÓSCOPO Y VARIÓMETRO	VELOCÍMETRO, GIRÓSCOPO Y HORIZONTE	GIRÓSCOPO, HORIZONTE Y EL INDICADOR DE VIRAJE		
211	¿EL CONTRAPESO BALANCEA EL CIGÜEÑAL	<b>C</b>	DINÁMICAMENTE	DINÁMICA Y ESTÁTICAMENTE	ESTÁTICAMENTE		
212	¿EN LOS MOTORES ALTERNATIVOS LA CARGA SE REGULA CON?	<b>C</b>	CONTROL DE MEZCLA	CONTROL DE RPM	EL ACELERADOR		
213	¿CUALES SON LAS CLASES DE MOTORES EN LA AVIACIÓN?	<b>A</b>	PISTÓN, TURBO HÉLICE TURBO REACTOR SOL	SOLO A PISTÓN	SOLO TURBO HÉLICE	SOLO TURBO REACTOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
214	¿LOS GRADOS A QUE SALTA LA CHISPA SE LLAMA?	<b>C</b>	TBO	PMS	BTC	TTO	
215	EL CICLO TERMODINÁMICO EN LOS MOTORES ALTERNATIVOS ES:	<b>A</b>	CICLO OTTO	CICLO BRAYTON	CICLO ESTIRLING	CICLO DEL AGUA	
216	EL CICLO TERMODINÁMICO DE LAS TURBINAS ES EL:	<b>B</b>	CICLO OTTO	CICLO BRAYTON	CICLO ESTIRLING	CICLO DEL AGUA	
217	LA SEGUNDA FASE DEL CICLO OTTO ES:	<b>B</b>	COMBUSTIÓN	COMPRESIÓN	ADMISIÓN	ESCAPE	
218	LA CUARTA FASE DEL CICLO OTTO ES:	<b>D</b>	ADMISIÓN	COMPRESIÓN	COMBUSTIÓN	ESCAPE	
219	EL MEZCLA AIRE COMBUSTIBLE INGRESA AL CILINDRO A TRAVÉS DE:	<b>D</b>	EL PISTÓN	LOS ANILLOS	LA BIELA	LAS VÁLVULAS	
220	EL PRODUCTO DE LA COMBUSTIÓN SE EXTRAE DEL INTERIOR DEL CILINDRO A TRAVÉS DE:	<b>D</b>	EL PISTÓN	LOS ANILLOS	LA BIELA	LAS VÁLVULAS	
221	DEBIDO A LOS CAMBIOS DE LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA DURANTE LAS DISTINTAS FASES DEL VUELO, ES PRECISO REGULAR LA RELACIÓN ESTEQUIOMETRICA DE LA MEZCLA AIRE COMBUSTIBLE, Y ESTE SE LOGRA A TRAVÉS DE:	<b>C</b>	VÁLVULA DE DRENAJE DEL MOTOR	MANDO DE POTENCIA	MANDO DE MEZCLA	BOMBA ELÉCTRICA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
222	EL ENFRIAMIENTO DE LOS CILINDROS SE LOGRA A TRAVÉS DE:	C	LIQUIDO REFRIGERANTE	AGUA	AIRE	COMBUSTIBLE	
223	LUEGO DEL ENCENDIDO Y ANTES DE REALIZAR EL DESPEGUE ES NECESARIO CHEQUEAR FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR	C	A TRAVÉS DEL MOVIMIENTO DE LOS CONTROLES DE VUELO	APLICACIÓN DE LOS FRENOS Y APAGADO	VERIFICACIÓN DE PARÁMETROS DE MOTOR Y REALIZAR CAMBIOS DE MAGNETOS Y CALENTADOR DE CARBURADOR	DESMONTAJE DEL MOTOR Y EVALUACIÓN	



## Metodología de la Enseñanza

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

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
11	LA EXPERIENCIA HA DEMOSTRADO QUE CON LA MOTIVACIÓN POSITIVA SE OBTIENEN MEJORES RESULTADOS QUE CON LA MOTIVACIÓN NEGATIVA:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
12	LAS COSAS QUE SE REPITEN A MENUDO SE RECUERDAN MEJOR.	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
13	SE ENTIENDE POR ATENCIÓN, AL PROCESO DE EXTRACCIÓN DE INFORMACIÓN:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
14	UNA CRÍTICA DEBE PREVER DIRECCIÓN Y GUÍA PARA DISMINUIR O MANTENER EL NIVEL DE EJECUCIÓN:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
15	MEMORIA DE LAS COSAS, USUALMENTE O A MENUDO REPETIDAS, SE REFIERE A LA LEY DE:	<b>B</b>	DISPOSICIÓN	EJERCICIO	EFECTO	INTENSIDAD	
16	EL PROCESO DE APRENDIZAJE ENVUELVE UN CAMBIO DE COMPORTAMIENTO QUE RESULTA DE:	<b>D</b>	NECESIDADES HUMANAS	UNA REACCIÓN EMOCIONAL	UNA AMENAZA	UNA ACTIVIDAD DE APRENDIZAJE	
17	LOS CUATROS NIVELES BÁSICOS DEL APRENDIZAJE SON: FAMILIARIZARSE, COMPRENSIÓN, APLICACIÓN Y CORRELACIÓN.	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
18	LOS INSTRUCTORES PUEDEN USAR LAS AYUDAS DE INSTRUCCIÓN PARA MEJORAR LA COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS Y SUS ALUMNOS:	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
19	EL OBJETIVO PRINCIPAL DEL ROL DE FACILITADOR CONSISTE EN:	<b>B</b>	COLABORAR CON EL PROCESO DE ENSEÑANZA - APRENDIZAJE	USAR TÉCNICAS PARA MEJORAR EL PROCESO ENSEÑANZA - APRENDIZAJE	DESARROLLAR HABILIDADES Y DESTREZAS EN LOS PARTICIPANTES	A Y C SON CORRECTAS	
20	EL APRENDIZAJE TRAE COMO CONSECUENCIA:	<b>A</b>	CAMBIOS DE CONDUCTA	ADAPTACIÓN	DESEQUILIBRIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
21	LAS CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE FACILITAR ES:	<b>C</b>	CONTROLAR	CREAR DEPENDENCIAS	ORIENTAR E INCENTIVAR	TODAS SON CORRECTAS	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
22	EL OBJETIVO GENERAL DEL CURSO "METODOLOGÍA DE LA ENSEÑANZA" ES :	<b>C</b>	ENSEÑAR A ADAPTARSE A SITUACIONES DIFÍCILES	DESARROLLAR LAS HABILIDADES PARA MANEJAR SITUACIONES DIFÍCILES	DESARROLLAR LAS HABILIDADES PARA INTEGRAR Y CONDUCIR GRUPOS	A Y D SON CORRECTAS	
23	PARA LA PLANIFICACIÓN DE UNA INSTRUCCIÓN SE DEBE:	<b>A</b>	ORGANIZAR UN CURSO DE ACCIÓN	ORGANIZAR LA MATERIA	DESARROLLAR UN TEMA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
24	LA INTERROGANTE QUE DEBE HACER EL PARTICIPANTE PARA DEMOSTRAR QUE APRENDIÓ, RESPONDE A:	<b>C</b>	EL OBJETIVO GENERAL	LA EVALUACIÓN	EL OBJETIVO ESPECÍFICO	A Y C SON CORRECTAS	
25	LOS MEDIOS PARA ORIENTAR AL PARTICIPANTE A LOGRAR EL APRENDIZAJE INCLUYEN:	<b>C</b>	LOS RECURSOS Y CONTENIDOS	LOS CONTENIDOS Y ACTIVIDADES	LOS CONTENIDOS, RECURSOS Y ACTIVIDADES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
26	UN ENUNCIADO QUE DESCRIBE LOS RESULTADOS DE UNA ENSEÑANZA ES:	<b>B</b>	UNA ACTIVIDAD	UN OBJETIVO	UN PROPÓSITO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
27	UN OBJETIVO DEBE :	<b>B</b>	DESCRIBIR UN CAMBIO	TRANSMITIR UN PROPÓSITO	FORMAR UNA CONDUCTA	A Y C SON CORRECTAS	
28	¿EL CRITERIO DE EVALUACIÓN FORMA PARTE DE UN OBJETIVO?	<b>A</b>	SI	OCASIONALMENTE	NO		
29	LOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS FORMAN PARTE DE :	<b>C</b>	EL OBJETIVO GENERAL	LOS OBJETIVOS TERMINALES	LOS CAMBIOS PARA EL LOGRO DE UN PROPÓSITO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
30	LA TAXONOMÍA DE BLOOM INDICA :	<b>B</b>	LA UTILIZACIÓN CORRECTA DE VERBOS PARA REDACTAR UN OBJETIVO	LOS VERBOS MAS ADECUADOS PARA REDACTAR UN OBJETIVO	LA CLASIFICACIÓN DE ENUNCIADOS CORRECTOS SEGÚN SU TIPO	A Y C SON CORRECTAS	
31	EL PROCESO DE ENSEÑANZA DEBE CUMPLIR CON LOS SIGUIENTES PASOS:	<b>B</b>	INICIO, VARIACIÓN DE ESTÍMULOS Y CIERRE	INICIO, DESARROLLO Y CIERRE	INICIO, MANEJO DE PREGUNTAS Y CIERRE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
32	LA VERDADERA COMUNICACIÓN SE LOGRA A TRAVÉS DE:	<b>B</b>	LA PERCEPCIÓN DEL PARTICIPANTE	LA EJEMPLARIZACIÓN VIVENCIAL Y ACTITUD POSITIVA	LA ACTITUD POSITIVA	A Y B SON CORRECTAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
33	LOS ESTÍMULOS NO VERBALES SON IMPORTANTES PARA:	<b>A</b>	LA COMUNICACIÓN EFECTIVA	LA COMUNICACIÓN ORAL	REFORZAR LA COMUNICACIÓN	B Y C SON CORRECTAS	
34	DENTRO DEL CAMPO DE CONDUCTA DEL FACILITADOR, ESTE DEBE CONSIDERAR :	<b>B</b>	LA VOZ, LOS GESTOS Y LA ACTITUD	LOS MOVIMIENTOS CORPORALES, LA VOZ Y LOS GESTOS	LOS GESTOS, LA DICCIÓN Y LA VELOCIDAD DE LA VOZ	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
35	LOS CAMBIOS DE ACTIVIDADES AYUDAN A:	<b>D</b>	LA PERCEPCIÓN DEL PARTICIPANTE	MANTENER LA ATENCIÓN DEL PARTICIPANTE	EVALUAR LA COMUNICACIÓN INDIVIDUAL	A Y B SON CORRECTAS	
36	LA VARIACIÓN DE ESTÍMULOS AYUDA AL:	<b>A</b>	PROCESO AJUSTE - DESAJUSTE DEL PARTICIPANTE	PROCESO AJUSTE - DESAJUSTE DEL FACILITADOR	PROCESO AJUSTE - DESAJUSTE DE LA RELACIÓN FACILITADOR - PARTICIPANTE	A Y C SON CORRECTAS	
37	LAS AYUDAS AUDIOVISUALES:	<b>A</b>	APORTAN DINAMISMO A LA PRESENTACIÓN	INCREMENTAN LA PERCEPCIÓN SELECTIVA	CONTRIBUYEN AL ENRIQUECIMIENTO DE LA ACTITUD POSITIVA	A Y C SON CORRECTAS	
38	LAS AYUDAS AUDIOVISUALES DEBEN SER PRINCIPALMENTE :	<b>A</b>	ADECUADAS AL ENTORNO	USADAS CON MODERACIÓN	MOTIVADORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
39	LAS PREGUNTAS AYUDAN AL FACILITADOR A :	<b>A</b>	DESARROLLAR LOS PROCESOS MENTALES DE LOS PARTICIPANTES	ORGANIZAR LAS IDEAS DEL FACILITADOR	DETECTAR LA CAPACIDAD DE LOS PARTICIPANTES	NINGUNA SON CORRECTAS	
40	ANTES DEL CIERRE DE CLASES SE DEBE:	<b>C</b>	COMPRIMIR LA INFORMACIÓN	TRANSMITIR LA INFORMACIÓN QUE FALTO EN LA SEGUNDA ETAPA	SINTETIZAR Y CONCLUIR EL TEMA	A Y C SON CORRECTAS	
41	EN EL PROCESO DE MEMORIA, LA FASE EVOCACIÓN:	<b>A</b>	SE PROMUEVE POR ASOCIACIÓN O VOLUNTARIAMENTE	SE GENERA POR ATENCIÓN Y CONCENTRACIÓN SIEMPRE	ES COMPLETAMENTE AJENO E INDEPENDIENTE A LA FASE DE FIJACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
42	EL APRENDIZAJE OBEDECE A LAS SIGUIENTES LEYES, EXCEPTO A LA DE:	<b>C</b>	APRESTO	PREGNACIÓN	ESTÁTICA	FRECUENCIA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
43	LA EVALUACIÓN CONTINUA ES RECOMENDABLE POR QUE:	<b>C</b>	PERMITE UN CONOCIMIENTO ACTUAL Y TRANSVERSAL ÚNICAMENTE.	ES MUCHO MÁS BREVE EN CUANTO AL TIEMPO TOTAL INVERTIDO.	SE PUEDEN CONTROLAR LAS CIRCUNSTANCIAS NEGATIVAS INTERFERENTES.	ES UN EXAMEN ÚNICO.	
44	LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES SON FALSAS, EXCEPTO:	<b>A</b>	LA COMUNICACIÓN REQUIERE DE FUENTE-MENSAJE-RECEPTOR.	DIFÍCILMENTE LA COMUNICACIÓN PRESENTA OBSTÁCULOS.	GENERALMENTE LOS MENSAJES COMUNICADOS NO PUEDEN SER DISTORSIONADOS.	NUNCA EL RECEPTOR SE CONVIERTE EN EMISOR.	
45	DURANTE EL DESARROLLO, ES RECOMENDABLE UTILIZAR PARA LA ENSEÑANZA, EL SISTEMA DE:	<b>B</b>	IR DE LO DESCONOCIDO A LO CONOCIDO.	LO SIMPLE A LO COMPLEJO	AMBAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
46	RESPECTO AL PROFESIONALISMO, UNA DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES FALSA:	<b>B</b>	EL INSTRUCTOR DEBE ACTUALIZARSE	EN NINGÚN MOMENTO EL INSTRUCTOR ES RESPONSABLE POR LAS FALLAS DEL ALUMNO PILOTO.	EL INSTRUCTOR DEBE EMPLEAR TRANSFERENCIAS POSITIVAS AL ENSEÑAR.	EL EJEMPLO QUE DE EL INSTRUCTOR, REFLEJA PROFESIONALISMO.	
47	CUANDO SE TRATA DE LEY DEL EJERCICIO:	<b>D</b>	LA CONSECUENCIA EN EL AMBIENTE ES DECISIVA.	LO REMOTO SE RECUERDA FÁCILMENTE	SE ELIMINAN VICIOS Y MALOS HÁBITOS	SE APRENDE MEJOR AL LLEVAR A LA PRÁCTICA, AL MENOS UNA VEZ, LO APRENDIDO.	
48	EL MÉTODO DE "DICIENDO Y HACIENDO".	<b>A</b>	REQUIERE DEL INSTRUCTOR Y EL ALUMNO PILOTO.	ES EMINENTEMENTE TEÓRICO.	NO CUMPLE CON LAS LEYES DEL APRENDIZAJE.	LOS RESULTADOS NO SON CUANTIFICABLES.	
49	EL MECANISMO DE "INSIGHT" ES USUALMENTE LA CONSECUENCIA DE:	<b>B</b>	LA FRECUENCIA DE EJECUCIÓN	LAS ASOCIACIONES EN GENERAL	LOS MÚLTIPLES MECANISMOS DEL OLVIDO	LA REPRESIÓN.	
50	UNO DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS ES AJENO AL PROCESO DE OLVIDO:	<b>D</b>	FALTA DE USO DE LO MEMORIZADO	APRENDIZAJE DE MATERIALES MUY PARECIDOS.	REPRESIÓN.	LA CAPACIDAD DE ANÁLISIS Y SÍNTESIS.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
51	RESPECTO A LA EVALUACIÓN, UNA DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES SE CIERRA:	<b>C</b>	LOS ERRORES STANDARDS NO SE PRESENTAN.	LAS MEDIDAS DE TENDENCIAS CENTRAL SON INDIVIDUALES Y NO EN GRUPO.	EL EFECTO DE "HALO" PUEDE INFLUIR EN LA CORRECCIÓN DEL EXAMEN.	LA LÓGICA ES MUY EFECTIVA PARA LOGRAR OBJETIVIDAD.	
52	EL INSTRUCTOR DEBE RECOMENDAR EL VUELO DE CHEQUEO:	<b>D</b>	SI EL PILOTO SE VE MUY CONFIADO Y NO ACEPTA CRITICAS.	SI EL ALUMNO TIENE EXACTAMENTE CIENTO SESENTA (160) HORAS DE INSTRUCCIÓN DE VUELO.	SI EL ALUMNO REALMENTE DEMUESTRA POCA DESTREZA Y CONOCIMIENTO.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES SON CORRECTAS.	
53	LOS MEDIOS AUDIOVISUALES SON NECESARIOS PARA LA INSTRUCCIÓN PORQUE:	<b>D</b>	CONTRIBUYEN A UNA MEJOR INFORMACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL MATERIAL A SER UTILIZADO PARA EL APRENDIZAJE.	HACEN LA CLASE AMENA.	AHORRAN TRABAJO AL INSTRUCTOR.	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS.	
54	LA MOTIVACIÓN ES UNA FUERZA GENERADA POR:	<b>B</b>	UNA BUENA INTELIGENCIA	UNA NECESIDAD QUE ES PRECISO SATISFACER.	LA EVASIÓN HACIA LA FANTASÍA	UN PROCESO DE FATIGA EN EL APRENDIZAJE.	
55	EL EMPLEO IRRACIONAL DE ABSTRACCIONES ES:	<b>D</b>	UNA BARRERA EN LA COMUNICACIÓN	UN ELEMENTO PERTURBADOR EN EL APRENDIZAJE	AMBOS	NINGUNA	
56	UNA DE LAS SIGUIENTES VENTAJAS NO CORRESPONDE AL MÉTODO ORAL DE ENSEÑANZA:	<b>D</b>	PERMITE LA PARTICIPACIÓN EFECTIVA DE LOS ALUMNOS	CUBRE EXTENSO MATERIAL EN POCO TIEMPO	SUMINISTRA INFORMACIÓN DIFÍCIL DE CONSEGUIR.	ABARCA GRAN CANTIDAD DE ALUMNOS EN UN TIEMPO DADO.	
57	SE DEFINE TRANSFERENCIA NEGATIVA AQUELLA SITUACIÓN QUE:	<b>B</b>	FACILITA EL APRENDIZAJE DE NUEVOS ELEMENTOS.	ENTORPECE LA ADQUISICIÓN DE NUEVOS CONOCIMIENTOS.	AMBOS	NINGUNA	
58	EN UNA CRÍTICA BIEN CONDUCTIDA:	<b>D</b>	LA AGRESIVIDAD MOTIVA AL ALUMNO.	LA NO ESPECIFICIDAD ACLARA LOS ERRORES.	EL ALUMNO NUNCA DEBE AUTOCRITICARSE	LOS RESULTADOS SON POSITIVOS.	
59	ES PREFERIBLE:	<b>C</b>	APRENDER BIEN DESDE EL PRINCIPIO	CREAR HÁBITOS Y TRANSFERENCIAS POSITIVAS	AMBOS	NINGUNO.	
60	LA EVALUACIÓN ESCRITA ES MÁS OBJETIVA CUANDO:	<b>D</b>	LOS EXÁMENES NO SON DE DESARROLLO	SE TIENE UNA EVALUACIÓN CONTINUA	HAY TRATO INDIVIDUALIZADO EN LA INSTRUCCIÓN	TODAS LAS ANTERIORES.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
61	UNA DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES RESPECTO A LA INSTRUCCIÓN PROGRAMADA ES FALSA:	<b>A</b>	REQUIERE SIEMPRE DE LA PRESENCIA DE UN INSTRUCTOR	ES ALTAMENTE OBJETIVA	AMERITA ALTA SISTEMATIZACIÓN	PERMITE EVALUACIÓN INMEDIATA	
62	MIENTRAS SE EXPONE O EXPLICA UN MATERIAL NUEVO, EL INSTRUCTOR:	<b>B</b>	DEBE HACER CASO OMISO DEL NIVEL DE DIFICULTAD DE DICHO MATERIAL.	DEBE IR DE LO MÁS FRECUENTEMENTE USADO A LO MENOS FRECUENTEMENTE USADO.	DEBE IR DEL PRESENTE AL PASADO	DEBE PERMITIR PREGUNTAS SOLO AL FINAL DE TODA LA EXPOSICIÓN	
63	EL VUELO DE REFRESCO ES NECESARIO CUANDO:	<b>C</b>	SE VUELA POR PRIMERA VEZ ESE EQUIPO EN CUESTIÓN.	HAY DUDAS RESPECTO A LA TEORÍA DE PESO Y BALANCE.	HA PASADO ALGÚN TIEMPO SIN VOLAR ESE EQUIPO.	SE ENSAYAN NUEVOS PROCEDIMIENTOS Y MANIOBRAS.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
64	SE DICE QUE UNA PRUEBA O EVALUACIÓN ES VÁLIDA CUANDO:	<b>A</b>	MIDE REALMENTE LO QUE SE QUIERE MEDIR.	MANTIENE CONSISTENCIA EN LOS PUNTAJES DURANTE EL TIEMPO	AMBAS	NINGUNA	
65	LA PÉRDIDA DE INTERÉS ES UNO DE LOS OBSTÁCULOS QUE PUEDE ENCONTRAR UN ALUMNO DURANTE SU APRENDIZAJE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
66	LA AGRESIÓN NO ES UNO DE LOS MECANISMOS DEFENSIVOS QUE PUEDE DESARROLLAR UN ALUMNO.	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
67	CUANDO SE PIERDE LA VERDADERA ESENCIA AL COMUNICAR Y HAY CONFUSIÓN ¿SE CONSIDERA QUE HAY UNA COMUNICACIÓN EFECTIVA?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
68	EL APRENDIZAJE ES MÁS EFECTIVO SI SE REALIZA DE FORMA MONÓTONA SIN ENFOCAR LAS DUDAS QUE PUEDAN SURGIR POR EL ALUMNO Y EN GENERAL	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
69	SE PUEDE MOTIVAR DE MANERA POSITIVA Y NEGATIVA SIENDO LA SEGUNDA LA QUE OBTIENE MEJORES RESULTADOS	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
70	¿LA LEY DEL EJERCICIO SE REFIERE AL ENFOQUE GENERAL SIN MEMORIA DE LAS COSAS REPETIDAS?	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
71	LA APLICACIÓN ES UN NIVEL BÁSICO DEL APRENDIZAJE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
72	LA DESMOTIVACIÓN Y EL DESINTERÉS SON CARACTERÍSTICAS QUE DEBE TENER UN ALUMNO	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
73	¿LAS AYUDAS DE INSTRUCCIÓN MEJORAN LA COMUNICACIÓN ENTRE INSTRUCTORES Y ALUMNOS?	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
74	LA METODOLOGÍA DE LA ENSEÑANZA CONSISTE EN EL DESARROLLO DE LOS CONTENIDOS PROGRAMÁTICOS QUE CONDUCEN AL ALUMNO HACIA EL LOGRO DE UN APRENDIZAJE SIGNIFICATIVO	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
75	LA PERCEPCIÓN DEL ESTUDIANTE SE DESARROLLA TAMBIÉN MEDIANTE EL CAMBIO DE ACTIVIDADES	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
76	GENERALMENTE LOS MENSAJES COMUNICADOS NO PUEDEN SER DISTORSIONADOS	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
77	LA COMUNICACIÓN NO REQUIERE DE UN RECEPTOR	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
78	EL INSTRUCTOR DEBE EMPLEAR TRANSFERENCIAS POSITIVAS Y PROFESIONALISMO AL ENSEÑAR	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
79	LO REMOTO ES UNA ESTRATEGIA DE APRENDIZAJE YA QUE SE RECUERDA FÁCILMENTE	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
80	INSTRUCTORES Y ESTUDIANTES JUEGAN UN PAPEL IGUALMENTE ACTIVO EN EL PROCESO DE APRENDIZAJE	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
81	EL APRENDIZAJE NO ES UN PROCESO ACTIVO	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
82	LA LEY DE LA PRIMACÍA DICE QUE CADA ALUMNO DEBE INICIARSE EN LA FORMA CORRECTA POR ESO LA PRIMERA EXPERIENCIA DEBE SER POSITIVA Y FUNCIONAL	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
83	LA PRÁCTICA ES NECESARIA, A MEDIDA QUE UN ALUMNO GANA PRO EFICIENCIA EN UNA HABILIDAD.	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
84	EL APRENDIZAJE DE LOS ESTUDIANTES SE MIDE MEDIANTE PRUEBAS Y EVALUACIONES OBJETIVAS	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			

