

AERODINÁMICA HELICÓPTERO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, POSEEN PERFILES DE TIPO:	D	SIMÉTRICO	ASIMÉTRICO	SUPER CRÍTICO	A Y B SON CORRECTAS
2	EL PERFIL DEL ESTABILIZADOR HORIZONTAL ES DEL TIPO:	B	SIMÉTRICO INVERTIDO	ASIMÉTRICO INVERTIDO	SUPER CRÍTICO INVERTIDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
3	EL ÁNGULO DE ATAQUE ES:	D	EL ÁNGULO FORMADO POR LA CUERDA DE LA PALA Y EL PLANO DE ROTACIÓN	EL ÁNGULO FORMADO POR EL BORDE DE ATAQUE Y EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL CENTRO DE GRAVEDAD Y LA CUERDA DE LA PALA	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL DE LA PALA Y LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO
4	EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL TIENE COMO FUNCIÓN:	C	NIVELAR EL HELICÓPTERO	PERMITIR QUE EL HELICÓPTERO PUEDA ASCENDER O DESCENDER	MANTENER EL HELICÓPTERO LONGITUDINALMENTE NIVELADO DURANTE EL VUELO TRASLACIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
5	EL CÍCLICO PROPORCIONA AL HELICÓPTERO CONTROL DE:	C	ALABEO Y GUIÑADA	GUIÑADA Y CABECEO	ALABEO Y CABECEO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
6	EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN ES:	B	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL Y EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA Y EL PLANO DE ROTACIÓN	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL CENTRO DE PRESIÓN Y EL CENTRO DE GRAVEDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
7	LA DIFERENCIA DE LA VELOCIDAD ENTRE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL DURANTE UN VUELO TRASLACIONAL, PRODUCE UN EFECTO LLAMADO:	C	EFEECTO DE CORIOLIS	DERIVA	DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
8	LA ENVERGADURA DE UNA PALA ES:	B	LA DISTANCIA ENTRE EL BORDE DE ATAQUE Y EL BORDE DE FUGA	LA DISTANCIA MÁXIMA DESDE LA RAÍZ HASTA LA PUNTA, MEDIDA SOBRE SU LÍNEA CENTRAL	LA DISTANCIA DESDE LA RAÍZ AL CENTRO DE GRAVEDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	LA SUSTENTACIÓN ES:	C	LA FUERZA QUE SE PRODUCE EN UN PERFIL Y ES PARALELA AL VIENTO RELATIVO	LA FUERZA QUE SE ORIGINA EN UN PERFIL Y ES OPUESTA A LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	LA FUERZA PRODUCIDA POR UN DIFERENCIAL DE PRESIONES EN UN PERFIL QUE ES PERPENDICULAR AL VIENTO RELATIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
10	¿CUÁL ES LA PALA QUE SE MUEVE MÁS RÁPIDO EN UN HELICÓPTERO EN VUELO TRASLACIONAL?	A	LA QUE AVANZA	LA QUE RETROCEDE	AMBAS TENDRÁN LA MISMA VELOCIDAD	DEPENDEN DEL COLECTIVO
11	LA AMPLITUD DE EFECTO DE CONO (CONICIDAD DEL ROTOR) DEPENDE PRINCIPALMENTE DE :	C	LA ALTURA DE VUELO	LA DISTRIBUCIÓN DEL PESO	EL PESO DEL HELICÓPTERO	LA HUMEDAD DEL AIRE
12	EL EFECTO DE LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA HACE QUE LA REACCIÓN DEL ROTOR:	B	COINCIDA CON LA FUERZA DE ACCIÓN	ESTÉ DESFASADA 90° DESPUÉS DE LA ACCIÓN	ESTÉ DESFASADA 90° ANTES DE LA ACCIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
13	EL EFECTO DE ALETEO (FLAPEO) ES ORIGINADO POR LA DIFERENCIA DE VELOCIDADES ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA QUE RETROCEDE:	A	VERDADERO	FALSO		
14	EN UN HELICÓPTERO, LA SUSTENTACIÓN SE MANTIENE MEDIANTE:	C	EL CONTROL CÍCLICO	LOS ELEVADORES	EL CONTROL COLECTIVO	LOS PEDALES
15	LA ARTICULACIÓN DE AVANCE Y RETRASO DE LAS PALAS (LEAD - LAG) CONTRIBUYE A DISMINUIR LA DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	B	VERDADERO	FALSO		
16	AL AUMENTAR LA ALTURA DE LA PALA DEBIDO A LA ARTICULACIÓN DE FLAPEO O UNIÓN "K", EL ÁNGULO DE ATAQUE DISMINUYE.	A	VERDADERO	FALSO		
17	EN ALGUNOS HELICÓPTEROS EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL CAMBIA SU ÁNGULO DE INCIDENCIA CON EL CONTROL CÍCLICO	A	VERDADERO	FALSO		
18	EL EFECTO DE TORQUE ES MAYOR CUANDO EL HELICÓPTERO SE ENCUENTRA EN:	C	AUTORROTACIÓN	MÍNIMO	VUELO ESTACIONARIO (HOVER)	EL ENCENDIDO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
19	EN UN VUELO ESTACIONARIO	C	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN ES MENOR QUE LA FUERZA DE LA GRAVEDAD	LA FUERZA DE LA GRAVEDAD ES IGUAL A LA FUERZA DE EMPUJE	LA SUMA DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE, ES IGUAL A LA SUMA DE LAS FUERZAS DE GRAVEDAD Y RESISTENCIA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
20	LA SUSTENTACIÓN EN UN HELICÓPTERO ES ORIGINADA POR:	A	EL MISMO PRINCIPIO QUE SE FORMA EN EL AVIÓN	UN PRINCIPIO DIFERENTE AL AVIÓN	EL MISMO PRINCIPIO DEL AUTOGIRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
21	AL TERMINAR EL FLARE EN UNA AUTORROTACIÓN, SERA NECESARIO SUBIR EL COLECTIVO PARA:	B	EVITAR LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA	REDUCIR LA VELOCIDAD VERTICAL ANTES DEL ATERRIZAJE	AUMENTAR LA TENDENCIA TRASLACIONAL DEL HELICÓPTERO DURANTE AUTORROTACIONES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
22	TRATÁNDOSE DE UN DESPEGUE CORRIDO (RUNNING TAKE OFF) CON VIENTO CRUZADO ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES LA APROPIADA?	C	LOS PEDALES CONTROLAN LA DIRECCIÓN DE MOVIMIENTO Y EL RUMBO	LA TRAYECTORIA O TRACK SE CONTROLAN CON PEDAL Y EL RUMBO CON EL CÍCLICO	SE CONTROLA EL RUMBO CON PEDALES Y LA TRAYECTORIA CON EL CÍCLICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
23	CUANDO SE HACE UN ATERRIZAJE EN UNA PENDIENTE EL CONTROL DE CÍCLICO DEBERÁ USARSE PARA:	B	BAJAR EL PATÍN DE PENDIENTE ABAJO HASTA TOCAR EL SUELO	MANTENER EL DISCO DEL ROTOR CON REFERENCIA HORIZONTAL	MANTENER EL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL PARALELO A LA PENDIENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
24	LA MÁXIMA PENDIENTE DONDE UN HELICÓPTERO PUEDE TOCAR DEPENDE BÁSICAMENTE :	D	DE SU PESO ACTUAL	DE LA POSICIÓN DE SU CG	DEL CÍCLICO OBTENIBLE PARA LA OPERACIÓN QUE SE INTENTA	DE SU LIMITACIÓN SEGÚN MANUAL DEL FABRICANTE
25	SI AL ATERRIZAR EN PENDIENTE, EL PILOTO REQUIERE TOCAR EL SUELO CON EL PATÍN DE PENDIENTE ABAJO, DEBERÁ USAR:	D	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	EL COLECTIVO ESTACIONARIO Y BAJAR EL CÍCLICO	EL COLECTIVO PARA BAJAR Y CORREGIR CON EL CÍCLICO HACIA LA PENDIENTE
26	CON RELACIÓN A LA PARADA O DESACELERACIÓN RÁPIDA....	B	EL PROPÓSITO DE LA MANIOBRA ES PERDER SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	LAS RPM DEL ROTOR PRINCIPAL AUMENTAN AL ENTRAR Y DISMINUYEN AL FINAL DE LA MISMA	LA NARIZ GIRA A LA DERECHA AL ENTRAR Y A LA IZQUIERDA AL SALIR DE LA MISMA	TODAS SON CORRECTAS
27	LAS PRÁCTICAS DE PARADA RÁPIDA O "QUICK STOP" NORMALMENTE DEBEN HACERSE FRENTE AL VIENTO:	C	ENTRE 100 A 200 PIES AGL	SOLAMENTE EN AMBIENTES DE BAJA ALTITUD DE DENSIDAD	A UNA ALTURA QUE PERMITA UNA BUENA SEPARACIÓN DE TIERRA Y EL ROTOR ANTITORQUE	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
28	DURANTE UN ATERRIZAJE EN PINÁCULO O ESTRUCTURA ELEVADAL, EL PILOTO DEBE EFECTUAR:	C	UNA APROXIMACIÓN BASTANTE HORIZONTAL	UNA APROXIMACIÓN NORMAL	UNA APROXIMACIÓN DE ALTO PERFORMANCE	UNA APROXIMACIÓN BASTANTE VERTICAL
29	PARA QUE LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA SE PRODUZCA:	C	EL HELICÓPTERO DEBE ESTAR ENCENDIDO	NO ES NECESARIO QUE EL HELICÓPTERO SE ESTÉ DESPLAZANDO	EL HELICÓPTERO TIENE QUE DESPLAZARSE HACIA ADELANTE	TODAS SON CORRECTAS
30	SE DEFINE COMO EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO:	A	LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE POSTERIOR DEL DISCO ROTOR, DEBIDO A LA MAYOR VELOCIDAD HACIA ABAJO DEL AIRE QUE PASA POR ESA PARTE DEL DISCO	LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE ANTERIOR DEL DISCO, DEBIDO A QUE ESTÁ IMPULSANDO AIRE NO TURBULENTO.	LA MAYOR SUSTENTACIÓN A LOS LADOS DEBIDO A QUE EL AIRE QUE UTILIZA ES FRESCO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
31	EL EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO, TIENDE A HACER MOVER EL HELICÓPTERO HACIA:	C	ATRÁS	ADELANTE	HACIA EL LADO DE LA PALA QUE ATRASA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
32	EL HELICÓPTERO, TIENE UNA ACCIÓN PENDULAR; DEBIDO A QUÉ:	C	ES MÁS PESADO QUE EL AIRE	ES CÍCLICO PERMITE ACTUAR SOBRE EL DISCO EN 360°	ESTÁ SUSPENDIDO DE LA CABEZA DEL ROTOR PRINCIPAL Y TIENE UNA MASA CONSIDERABLE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
33	LA PÉRDIDA DE PUNTA DE LA PALA, OCURRE:	B	A BAJA VELOCIDAD, HACIA ADELANTE	A ALTA VELOCIDAD, HACIA ADELANTE	CUANDO SE CAMBIA DE DIRECCIÓN	TODAS SON CORRECTAS
34	DURANTE LA AUTORROTACIÓN:	A	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ARRIBA, A TRAVÉS DEL ROTOR PRINCIPAL	NO HAY FLUJO DE AIRE, A TRAVÉS DEL ROTOR PRINCIPAL	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ABAJO, A TRAVÉS DEL ROTOR PRINCIPAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
35	EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO ROTOR PRINCIPAL, DE UN HELICÓPTERO EN VUELO, ES:	C	IGUAL EN TODO EL DISCO	MÍNIMO AL FRENTE Y MÁXIMO ATRÁS	MÁXIMO A LOS 90 GRADOS DEL LADO DE LA PALA QUE AVANZA Y MÍNIMO A LOS 90 GRADOS DEL LADO DE LA PALA QUE RETROCEDE	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
36	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN ES:	D	LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN CREADA DEBIDO A LAS DIFERENTES VELOCIDADES DEL HELICÓPTERO.	EL ÁREA MENOS EFECTIVA, LOCALIZADA EN LA PARTE INTERIOR DEL DISCO, CERCA DEL MÁSTIL.	A Y B SON CORRECTAS	LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA MITAD DEL DISCO DE LA PALA QUE ADELANTA Y LA MITAD DE LA PALA QUE ATRASA.
37	EFFECTO DE CORIOLIS ES:	C	EL MOVIMIENTO DEL CENTRO DE MASA DEL EJE DE ROTACIÓN, DEBIDO AL FLAPEO.	LA ABSORCIÓN POR PARTE DE LOS AMORTIGUADORES DEL MOVIMIENTO DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL.	LA TENDENCIA DE LAS PALAS A AUMENTAR O DISMINUIR SU VELOCIDAD PARA COMPENSAR EL MOVIMIENTO DEL CENTRO DE MASA DEL EJE DE ROTACIÓN CUANDO LAS PALAS FLAPEAN.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
38	EN VUELO ESTACIONARIO, EL HELICÓPTERO TIENE LA TENDENCIA A DESPLAZARSE EN EL SENTIDO DEL EMPUJE DEL ROTOR DE COLA. ESTE MOVIMIENTO SE LLAMA:	C	EMPUJE	TORQUE	DERIVA (DRIFT).	SUSTENTACIÓN
39	EFFECTO DE TIERRA (GROUND EFFECT) ES:	A	EL COLCHÓN DE AIRE MÁS DENSO QUE SE FORMA ENTRE EL HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO Y LA SUPERFICIE	EL COLCHÓN DE AIRE QUE SE CREA DEBAJO DEL HELICÓPTERO, DEBIDO A LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN QUE PRODUCE EL CAMBIO DE PASO DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	EL EFECTO QUE EJERCE LA TIERRA SOBRE EL HELICÓPTERO, CUANDO ÉSTE ESTÁ EN MOVIMIENTO	EL EFECTO DE CORIOLIS
40	LA SUSTENTACIÓN ADICIONAL QUE SE OBTIENE CUANDO EL HELICÓPTERO ENTRA EN VUELO HORIZONTAL, SE DENOMINA:	D	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN MÁXIMA	SUSTENTACIÓN REAL	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA
41	LA SUSTENTACIÓN QUE SE OBTIENE CUANDO EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DE UN DISCO ROTOR ALCANZA LAS 15 MPH, ES DENOMINADA:	A	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
42	PARA QUE UN HELICÓPTERO SE MANTENGA EN VUELO ESTACIONARIO SE REQUIERE QUE:	A	LA SUMA DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE IGUALEN A LA SUMA DE LAS FUERZAS DE RESISTENCIA Y GRAVEDAD	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN DEBE SER IGUAL A LA FUERZA DE GRAVEDAD	LA FUERZA DE GRAVEDAD DEBE SER IGUAL A LA FUERZA DE EMPUJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
43	EN UN VUELO RECTO Y NIVELADO (VELOCIDAD, ALTITUD Y RUMBO CONSTANTES) LA FUERZA:	C	DE EMPUJE SUPERA A LA RESISTENCIA	DE SUSTENTACIÓN SUPERA A LAS OTRAS FUERZAS	DE SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA FUERZA DE GRAVEDAD Y LA FUERZA DE EMPUJE ES IGUAL A LA FUERZA DE RESISTENCIA	TODAS SON CORRECTAS
44	LA SUSTENTACIÓN EN UN HELICÓPTERO, ES CREADA POR:	B	UN PRINCIPIO DIFERENTE AL AVIÓN	EL MISMO PRINCIPIO QUE EN EL AVIÓN	UNA MEZCLA ENTRE EL PRINCIPIO DEL AVIÓN Y EL AUTOGIRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
45	TORQUE ES :	A	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A GIRAR EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LA DIRECCIÓN DEL ROTOR PRINCIPAL	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A GIRAR EN LA MISMA DIRECCIÓN DEL ROTOR PRINCIPAL	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A GIRAR EN AMBAS DIRECCIONES, SEGÚN LA POTENCIA	TODAS LAS ANTERIORES
46	EL TORQUE, ES PRODUCIDO POR:	A	EL ROTOR PRINCIPAL	LA TRANSMISIÓN	EL MOTOR	ROTOR ANTITORQUE
47	DURANTE UNA AUTORROTACIÓN:	C	EL TORQUE ES MUY PEQUEÑO, DEBIDO AL MÍNIMO DE POTENCIA	EL TORQUE SE INCREMENTA, DEBIDO AL FLUJO DE AIRE QUE PASA POR EL MOTOR	NO HAY REACCIÓN DE TORQUE, DEBIDO A QUE NO HAY POTENCIA DEL MOTOR	EL TORQUE DEPENDE DEL USO DEL PASO COLECTIVO
48	EL ROTOR DE COLA ES:	A	UN ANTITORQUE	UN AUXILIAR PARA EFECTUAR VIRAJES	UN CORRECTOR DE VIENTOS	UN ESTABILIZADOR
49	LA VELOCIDAD DEL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO ROTOR:	C	ES IGUAL EN TODO EL ÁREA DEL DISCO.	ES MENOR EN LA PARTE EXTERIOR Y MAYOR EN LA INTERIOR	ES MAYOR EN LA PUNTA DEL PLANO Y DISMINUYE HACIA EL CENTRO	TODAS SON CORRECTAS
50	QUÉ OCURRE EN UN VUELO HACIA DELANTE:	D	SE GENERA UNA VIBRACIÓN	AMBAS PALAS LLEVAN LA MISMA VELOCIDAD	LA PALA QUE ATRASA LLEVA MAYOR VELOCIDAD	LA PALA QUE AVANZA LLEVA MAYOR VELOCIDAD QUE LA QUE ATRASA
51	EL VIENTO RELATIVO, QUE PASA A TRAVÉS DE UN ROTOR PRINCIPAL, QUE GIRA EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LAS MANECILLAS DEL RELOJ:	B	ES IGUAL A TODO EL DISCO	ES MÁXIMO A LOS 90° DEL LADO DERECHO Y MÍNIMO A LOS 90° DEL LADO IZQUIERDO	ES MÍNIMO A LOS 90° DEL LADO DERECHO Y MÁXIMO A LOS 90° DEL LADO IZQUIERDO.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
52	FLAPEO (FLAPPING) ES:	C	EL MOVIMIENTO HORIZONTAL DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	EL SONIDO CARACTERÍSTICO DE LAS PALAS CUANDO EL HELICÓPTERO DESPEGA O ATERRIZA	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DE LA PALA QUE ADELANTA Y HACIA ABAJO DE LA PALA QUE RETROCEDE, DEBIDO AL AUMENTO O DISMINUCIÓN DE SUSTENTACIÓN, RESPECTIVAMENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
53	EL FLAPEO (FLAPPING) PERMITE:	B	UNA MEJOR MANIOBRABILIDAD EN SITUACIONES DIFÍCILES	IGUALAR LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN EN LAS DOS MITADES DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN DE LA PALA QUE ADELANTA Y DISMINUYE LA DE LA PALA QUE ATRASA	A Y C SON CORRECTAS
54	LA CONICIDAD ES:	A	LA FLEXIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PALAS, DEBIDO A LA COMBINACIÓN DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA	LA TENDENCIA DEL ROTOR PRINCIPAL A MANTENERSE EN EL MISMO PLANO DE ROTACIÓN, A PESAR DE LAS FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE ÉL	LA TENDENCIA DE LAS PALAS A INCLINARSE EN DIFERENTES SENTIDOS, SEGÚN LAS FUERZAS QUE ACTÚEN SOBRE ELLAS	TODAS SON CORRECTAS
55	EJE DE ROTACIÓN ES:	A	EL EJE QUE COINCIDE CUANDO EL ROTOR PRINCIPAL ESTÁ ALINEADO CON EL MÁSTIL	LA LÍNEA QUE SIGUE EL MÁSTIL DEL ROTOR PRINCIPAL	LA LÍNEA IMAGINARIA ALREDEDOR DE LA CUAL GIRA EL DISCO ROTOR Y ES PERPENDICULAR AL PLANO ROTACIÓN	LA LÍNEA IMAGINARIA PARALELA AL PLANO DE ROTACIÓN
56	LA FLEXIÓN DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, QUE OCURRE DEBIDO A LAS FUERZAS COMBINADAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA SE LLAMA:	B	ÁNGULO DE PASO	CONICIDAD (CONEO)	ÁNGULO DE ATAQUE	FLAPEO (FLAPPING)
57	DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA PALA QUE RETROCEDE EN VUELO HACIA DELANTE, PRODUCE UN EFECTO LLAMADO:	C	PRECESIÓN GIROSCÓPICA	EFECTO CORIOLIS	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL
58	¿LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA, PUEDE VENIR ACOMPAÑADA DE CIERTA VIBRACIÓN?	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
59	UN ROTOR ARTICULADO, PERMITE:	B	SOLO ÁNGULO DE ATAQUE	ÁNGULO DE ATAQUE, ADELANTO, ATRASO Y FLAPEO	SOLO FLAPEO, ADELANTO Y ATRASO	SOLO FLAPEO
60	LA ZONA AUTORROTATIVA ES EL ÁREA DE LA PALA DEL ROTOR PRINCIPAL COMPRENDIDA ENTRE:	C	EL 15% Y 80%	EL 25% Y 100%	EL 25% Y 70%	EL 30% Y 45%
61	EL DISPOSITIVO QUE UNE AL MOTOR CON EL ROTOR PRINCIPAL, SE LLAMA:	A	TRANSMISIÓN PRINCIPAL	MÁSTIL	PLATO OSCILANTE	CAJA DE 42 GRADOS
62	¿EL MAYOR VOLUMEN DE AIRE ACTUANDO EN EL DISCO ROTOR, INCREMENTA LAS RPM DURANTE EL "FLARE"?	A	CIERTO	FALSO		
63	CUANDO LA PALA FLAPEA, TIENDE ACELERARSE; ESTO ES DEBIDO A:	B	EL EFECTO TRASLACIONAL	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	EL EFECTO DE TIERRA	EL EFECTO DE CORIOLIS
64	CUANDO LA VELOCIDAD DEL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DE UN DISCO ROTOR, ALCANZA LAS 15 MPH ¿OCURRE EL EFECTO DE SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA?	A	CIERTO	FALSO		
65	EL EFECTO DE TIERRA ES:	B	EL QUE SE PRODUCE GRACIAS AL EFECTO DE TORQUE DEL ROTOR PRINCIPAL Y LA TIERRA	EL COLCHÓN DE AIRE MÁS DENSO, FORMADO ENTRE EL ROTOR PRINCIPAL EN VUELO ESTACIONARIO Y LA SUPERFICIE	EL EFECTO QUE EJERCE LA TIERRA SOBRE EL HELICÓPTERO, CUANDO ÉSTE ESTÁ EN MOVIMIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
66	EN TODO GIRÓSCOPO EN ROTACIÓN, OCURRE LA ACCIÓN RESULTANTE DEL MOVIMIENTO O FUERZA APLICADA:	B	95° DESPUÉS DEL MOVIMIENTO O FUERZA APLICADA	180° DESPUÉS DEL MOVIMIENTO A FUERZA APLICADA	92° ANTES DEL MOVIMIENTO O FUERZA APLICADA	90° DESPUÉS DEL MOVIMIENTO O FUERZA APLICADA
67	EN UN VUELO HACIA DELANTE ¿CUÁL PALA VUELA A MAYOR VELOCIDAD CON RELACIÓN AL AIRE?	A	LA PALA QUE AVANZA	LA PALA QUE ATRASA	LAS DOS SIMULTÁNEAMENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
68	LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN DE LA PALA, OCURRE PRIMERO:	C	EN LAS DOS SIMULTÁNEAMENTE	EN LA PALA QUE AVANZA	EN LA PALA QUE RETROCEDE	TODAS LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
69	LA AUTORROTACIÓN ¿ES POSIBLE A CUALQUIER ALTURA SIN IMPORTAR LA VELOCIDAD?	B	CIERTO	FALSO		
70	LA RESONANCIA EN TIERRA ¿ES MÁS COMÚN EN ROTORES TOTALMENTE ARTICULADOS?	A	CIERTO	FALSO		
71	EL EFECTO DE TORQUE EN UN HELICÓPTERO, ES CORREGIDO POR:	D	EL ROTOR PRINCIPAL	EL ROTOR AUXILIAR	LA CAJA DE 90°	ROTOR ANTITORQUE
72	EL ÁNGULO DE ATAQUE, ES AQUEL QUE ESTÁ FORMADO:	A	ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y LA LÍNEA O CUERDA MEDIA DEL PERFIL AERODINÁMICO	ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y EL EXTRADÓS DEL PERFIL AERODINÁMICO	ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y EL BORDE DE ATAQUE DEL PERFIL AERODINÁMICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
73	LAS VIBRACIONES DE UN HELICÓPTERO PUEDEN SER: DE ALTA FRECUENCIA, DE MEDIA FRECUENCIA, DE BAJA FRECUENCIA:	A	CIERTO	FALSO		
74	DURANTE UN VUELO RECTO Y NIVELADO CON VELOCIDAD, ALTITUD Y RUMBOS CONSTANTES	C	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN SUPERA A LAS OTRAS TRES FUERZAS	LA FUERZA DE LA RESISTENCIA SUPERA A LA FUERZA DE EMPUJE	LA FUERZA DE EMPUJE ES IGUAL A LA RESISTENCIA Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA GRAVEDAD	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN ES MENOR A LA RESISTENCIA
75	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A ROTAR EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LA DIRECCIÓN DEL ROTOR SE DENOMINA:	B	TERCERA LEY DE NEWTON	TORQUE	PRECESIÓN GIROSCÓPICA	EFFECTO DE CORIOLIS
76	EL ROTOR DE COLA ES CONSIDERADO UN:	C	CORRECTOR DE VIENTO	AUXILIAR PARA CONTROLAR EL HELICÓPTERO SOBRE SU EJE VERTICAL	ANTI-TORQUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
77	AL APLICARLE UNA FUERZA A UN GIRÓSCOPO EN ROTACIÓN:	B	HAY UNA REACCIÓN INMEDIATA	LA MÁXIMA REACCIÓN SUCEDE A LOS 90° EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	LA MÁXIMA REACCIÓN SUCEDE A LOS 180° EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
78	DURANTE UNA AUTORROTACIÓN:	A	EL TORQUE DISMINUYE DEBIDO A QUE EL MOTOR NO SUPLE POTENCIA	EL TORQUE AUMENTA DEBIDO A QUE EL ROTOR QUEDA LIBRE	HAY POCO TORQUE DEBIDO A LA POCA POTENCIA	EL TORQUE ES MÁXIMO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
79	EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL:	A	ES IGUAL EN TODA SU ÁREA	ES MAYOR EN LA PUNTA DEL PLANO Y DISMINUYE HACIA EL CENTRO	ES MAYOR EN EL CENTRO Y DISMINUYE HACIA LA PUNTA DEL PLANO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
80	SE CONOCE COMO FLAPEO:	C	EL SONIDO QUE ACOMPAÑA AL HELICÓPTERO CUANDO APROXIMA	EL MOVIMIENTO NORMAL DEL ROTOR PRINCIPAL	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DE LA PALA QUE ADELANTA Y HACIA ABAJO DE LA PALA QUE ATRASA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
81	EL FLAPEO, JUNTO CON LA POSICIÓN DEL CÍCLICO EN VUELO HACIA ADELANTE:	A	IGUALA LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN EN LAS DOS MITADES DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	AUMENTA LA MANIOBRABILIDAD	IGUALA LA FUERZA DE EMPUJE	DISMINUYE LA SUSTENTACIÓN
82	EL COLCHÓN DE AIRE QUE SE FORMA ENTRE EL HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO Y LA SUPERFICIE SE DENOMINA:	C	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN EFECTIVA	EFECTO DE TIERRA	EFECTO DE CORIOLIS
83	LA SUSTENTACIÓN QUE SE OBTIENE CUANDO EL HELICÓPTERO ENTRA EN VUELO HORIZONTAL SE DENOMINA:	C	SUSTENTACIÓN EFECTIVA	EFECTO DE TIERRA	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	PRECESIÓN GIROSCÓPICA
84	CÓMO SE DENOMINA EL EFECTO CAUSADO POR EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR CUANDO ALCANZA ENTRE 16 Y 24 KTS:	B	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA	FLAPEO	CONEO
85	LA INCLINACIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PUNTAS DE LAS PALAS DEBIDO A LA COMBINACIÓN DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA SE DENOMINA:	A	CONICIDAD	SUSTENTACIÓN	FLAPEO	EFECTO DE SUELO
86	LA LÍNEA IMAGINARIA ALREDEDOR DE LA CUAL GIRA EL ROTOR Y QUE ES PERPENDICULAR AL PLANO DE ROTACIÓN ES:	B	EJE PERPENDICULAR	EJE DE ROTACIÓN	EJE HORIZONTAL	EJE LATERAL

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
87	LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA PALA QUE RETROCEDE, SE DENOMINA:	B	SUSTENTACIÓN DIVIDIDA	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
88	PARA QUE LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL SE PRODUZCA:	B	NO ES NECESARIO QUE EL HELICÓPTERO SE ESTÉ DESPLAZANDO	EL HELICÓPTERO DEBE ESTAR EN MOVIMIENTO	EL HELICÓPTERO DEBE ESTAR EN VUELO ESTACIONARIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
89	LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE POSTERIOR DEL DISCO, DEBIDO A LA VELOCIDAD HACIA ABAJO DEL AIRE QUE PASA POR ESA PARTE, SE DENOMINA:	B	EFECTO DE CORIOLIS	EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO	SUSTENTACIÓN POSTERIOR	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL
90	EN UN ROTOR ANTI HORARIO, EN VUELO, EL EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO TIENDE A DESPLAZAR EL HELICÓPTERO HACIA:	D	LA IZQUIERDA	ATRÁS	ADELANTE	LA DERECHA
91	A QUE SE DEBE LA ACCIÓN PENDULAR?	A	EL HELICÓPTERO ESTÁ SUSPENDIDO DE LA CABEZA DEL ROTOR PRINCIPAL, Y SU MASA ES CONSIDERABLE	EL HELICÓPTERO PUEDE VOLAR HACIA ATRÁS	SE VENCE LA FUERZA DE GRAVEDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
92	EN UNA AUTORROTACIÓN:	B	EL ROTOR PRINCIPAL GIRA POR INERCIA	EL ROTOR PRINCIPAL GIRA SOLO POR LA ACCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	EL ROTOR PRINCIPAL GIRA POR LA FUERZA CENTRÍFUGA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
93	MIENTRAS EL MOTOR SUPLE POTENCIA:	A	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ABAJO	NO HAY FLUJO DE AIRE	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ARRIBA A TRAVÉS DEL ROTOR	EL FLUJO DE AIRE ES MAYOR
94	LAS FUERZAS QUE HACEN GIRAR EL ROTOR DURANTE LA AUTORROTACIÓN ESTÁN UBICADAS:	C	DESDE EL CENTRO DEL ROTOR HASTA EL 65% DE LA ENVERGADURA DE LA PALA	DESDE LA PUNTA DE PALA HASTA EL 30%	APROXIMADAMENTE ENTRE EL 25% Y EL 70% DE LA ENVERGADURA DE LA PALA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
95	DURANTE UNA AUTORROTACIÓN HACIA ADELANTE, EN UN ROTOR QUE GIRE ANTI HORARIO, LAS FUERZAS QUE LO HACEN GIRAR:	B	SE DESPLAZAN HACIA LA DERECHA	SE DESPLAZAN HACIA LA IZQUIERDA	SE MANTIENEN EN SU LUGAR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
96	AL REALIZAR UN FLARE DURANTE UNA AUTORROTACIÓN:	A	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM DISMINUYEN	LAS RPM SE MANTIENEN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
97	AL DISMINUIR LA VELOCIDAD TRASLACIONAL Y EL DESCENSO DURANTE EL FLARE EN UNA AUTORROTACIÓN:	A	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM DISMINUYEN	LAS RPM SE MANTIENEN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
98	LAS CARGAS QUE SOPORTA EL ROTOR PRINCIPAL AUMENTAN DURANTE LAS MANIOBRAS DEBIDO A:	C	LA FUERZA CENTRÍPETA	EL EFECTO DE CORIOLIS	LA FUERZA CENTRÍFUGA	SUSTENTACIÓN
99	LOS VIRAJES EN UN HELICÓPTERO SE REALIZAN:	B	CAMBIANDO LA POSICIÓN DE CÍCLICO, DE LOS PEDALES Y DEL COLECTIVO	INCLINANDO EL CÍCLICO PARA PERMITIR QUE EL ROTOR PRINCIPAL HALE EL HELICÓPTERO DE SU RUMBO	APLICANDO CÍCLICO Y PEDAL	APLICANDO PEDAL
100	LA FUNCIÓN DEL COLECTIVO ES:	C	CAMBIAR EL ÁNGULO DEL DISCO DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE	CAMBIAR EL ÁNGULO DEL ROTOR DE COLA	CAMBIAR EL ÁNGULO DE PASO DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, DE MANERA SIMULTANEA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
101	AL AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, LA RESISTENCIA:	A	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE IGUAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
102	LA SUSTENTACIÓN AUMENTA AL:	A	SUBIR EL COLECTIVO	BAJAR EL COLECTIVO	MANTENER EL COLECTIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
103	EL MOVIMIENTO SOBRE EL EJE VERTICAL ES CONTROLADO POR:	C	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
104	LA ACTITUD Y LA DIRECCIÓN DE VUELO, ES CONTROLADA POR:	C	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
105	EN LOS HELICÓPTEROS, LOS VIRAJES SE REALIZAN USANDO:	B	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	TODOS LOS CONTROLES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
106	EN LOS HELICÓPTEROS CUYO ROTOR PRINCIPAL GIRA EN SENTIDO ANTI HORARIO, AL AUMENTAR LA POTENCIA SE DEBE USAR EL PEDAL DERECHO PARA CONTRARRESTAR EL TORQUE.	B	CIERTO	FALSO		
107	EN LOS HELICÓPTEROS CUYO ROTOR PRINCIPAL GIRA EN SENTIDO HORARIO, AL REDUCIR LA POTENCIA ES NECESARIO:	C	NO MOVER LOS PEDALES	USAR PEDAL DERECHO	USAR PEDAL IZQUIERDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
108	LA VELOCIDAD DEL HELICÓPTERO ES CONTROLADA EN VUELO A TRAVÉS DE:	A	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	EL ACELERADOR	LOS PEDALES
109	EL DISCO ROTOR ES MOVIDO POR:	C	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	EL ACELERADOR
110	LA FUNCIÓN DEL CÍCLICO ES:	C	AUMENTAR LA RESISTENCIA	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	INCLINAR EL PLANO DE ROTACIÓN EN LA DIRECCIÓN DESEADA	DISMINUIR LA SUSTENTACIÓN
111	EN VUELO RECTO Y NIVELADO, A VELOCIDAD CONSTANTE, LAS CUATRO FUERZAS ESTÁN:	B	DISTANTES	EQUILIBRADAS	INCREMENTADAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
112	EL HUNDIMIENTO CON POTENCIA SE PRODUCE EN CONDICIONES DE:	C	DESCENSO LENTO Y Poca VELOCIDAD VERTICAL	EXCESO DE VELOCIDAD	RATA DE DESCENSO VERTICAL ELEVADA Y BAJA VELOCIDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
113	EL HUNDIMIENTO CON POTENCIA EMPEORA:	A	AUMENTANDO EL ANGULO DE ATAQUE	DISMINUYENDO EL ÁNGULO DE ATAQUE	DEJANDO IGUAL EL ÁNGULO DE ATAQUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
114	EL HELICÓPTERO SE RECUPERA DEL HUNDIMIENTO CON POTENCIA:	B	AUMENTANDO EL ÁNGULO DE ATAQUE	AUMENTANDO LA VELOCIDAD Y BAJANDO EL COLECTIVO PARCIALMENTE	REDUCIENDO LA VELOCIDAD	APLICANDO PEDAL
115	LAS ALTAS TEMPERATURAS Y LA HUMEDAD DISMINUYEN LA PERFORMANCE DEL HELICÓPTERO	A	CIERTO	FALSO		
116	LAS PEORES CONDICIONES EN QUE UN HELICÓPTERO PUEDE OPERAR SON:	A	POCO VIENTO, MUCHO PESO, ALTURA DE DENSIDAD ELEVADA	MUCHO VIENTO, MUCHO PESO, MUCHA HUMEDAD.	POCA VELOCIDAD, MUCHA ALTURA PRESIÓN, POCO VIENTO	TODAS LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
117	EL PERFORMANCE DEL HELICÓPTERO ES DISMINUIDO POR LA ALTURA DENSIDAD DEBIDO A QUE:	B	EL MOTOR NO FUNCIONA AL MÁXIMO	EL AIRE MENOS DENSO REDUCE LA SUSTENTACIÓN DE LAS PALAS DEL ROTOR	EL AIRE SE HACE MÁS ESPESO Y EL HELICÓPTERO NO SE PUEDE ELEVAR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
118	LAS GRANDES ELEVACIONES DISMINUYEN EL PERFORMANCE DEL HELICÓPTERO	A	CIERTO	FALSO		
119	EN UN HELICÓPTERO, EL PERFORMANCE DEPENDE DE:	C	SUSTENTACIÓN, GRAVEDAD Y EMPUJE	MANIOBRABILIDAD, CARGA ÚTIL, PESO VACÍO	ALTURA DE DENSIDAD, PESO MÁXIMO Y VELOCIDAD DEL VIENTO DURANTE EL VUELO ESTACIONARIO, LA APROXIMACIÓN Y EL DESPEGUE.	A Y B SON CORRECTAS
120	EN UN VUELO CRUCERO, OCURRE UNA FALLA TOTAL DE POTENCIA, EL CONTROL DEL COLECTIVO DEBERÁ BAJARSE PARA:	C	DESACOPLAR EL ROTOR PRINCIPAL DEL MOTOR	ENGRANAR LA UNIDAD DE LIBERACIÓN (FREE WHEELING UNIT) PARA MANTENER LAS RPM	REDUCIR EL ÁNGULO DE LAS PALAS A FIN DE MANTENER LAS RPM DEL ROTOR PRINCIPAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
121	LA RECUPERACIÓN DESDE UN HUNDIMIENTO CON POTENCIA DEBE INICIARSE CON:	B	REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD INDICADA Y/O AUMENTO PARCIAL DE COLECTIVO	AUMENTO DE LA VELOCIDAD INDICADA Y DISMINUCIÓN DE COLECTIVO	AUMENTO DE LA VELOCIDAD INDICADA Y/O AUMENTO PARCIAL DE COLECTIVO	TODAS LAS ANTERIORES
122	BAJO QUE CONDICIÓN EL HELICÓPTERO PUEDE ENTRAR EN UN HUNDIMIENTO CON POTENCIA	C	MIENTRAS MANTIENE ALTITUD A UNA VELOCIDAD INFERIOR A 10 MPH	MIENTRAS HACE UN DESCENSO A VELOCIDAD CRUCERO A UNA RATA MAYOR DE 300 PIES POR MINUTO	MIENTRAS MANTIENE UNA VELOCIDAD MENOR A 10 KTS CON UNA RATA DE DESCENSO MAYOR DE 300 PIES POR MINUTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
123	CON UNA FALLA DE ROTOR DE COLA DURANTE LA APROXIMACIÓN ¿CUÁL ES LA ACCIÓN REQUERIDA SI EL HELICÓPTERO GIRA MIENTRAS SE EJECUTA EL FLARE?	B	AUMENTO DE ACELERADOR	REDUCCIÓN DE EL ACELERADOR	AUMENTO DE COLECTIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
124	¿QUÉ ACCIÓN INMEDIATA DEBE TOMARSE, SI EL SISTEMA ANTI-TORQUE FALLA DURANTE UN VUELO ESTACIONARIO (HOVER)?	A	CERRAR EL ACELERADOR Y AUTORROTAR	APLICAR PEDAL IZQUIERDO PARA PARAR LA ROTACIÓN HACIA LA IZQUIERDA	BAJAR EL COLECTIVO PARA REDUCIR LA CARGA EN LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	B Y C SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
125	PARA TAXEAR EN TIERRA DE MANERA EFICIENTE Y SEGURA, DEBE USARSE EL CÍCLICO PARA:	A	EL CONTROL DE LA VELOCIDAD DE TAXEO	MANTENER LA DIRECCIÓN CON VIENTO CRUZADO	CORRECCIÓN DE LOS EFECTOS DE LA DERIVA CON VIENTO CRUZADO	TODAS SON CORRECTAS.
126	QUE SUCEDE CON LAS RPM DEL ROTOR PRINCIPAL SI DURANTE UNA AUTORROTACIÓN, EL PASO COLECTIVO NO SE BAJA COMPLETAMENTE?	B	AUMENTAN	DISMINUYEN	SE MANTIENEN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
127	SI DURANTE UNA AUTORROTACIÓN EL ÁREA DE ATERRIJAJE SELECCIONADA POR USTED, ESTA A MAYOR DISTANCIA ¿CUÁL SERIA LA ACCIÓN INMEDIATA?	B	AUMENTAR LAS RPM DEL ROTOR Y REDUCIR LA VELOCIDAD INDICADA DEL AIRE	AUMENTAR LA VELOCIDAD PARA INCREMENTAR EL ALCANCE DE LA AERONAVE	BAJAR LA NARIZ, DISMINUIR LAS RPM DEL ROTOR, Y AUMENTAR LA VELOCIDAD INDICADA DEL AIRE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
128	¿QUE OCURRE CON EL RADIO DE VIRAJE CUANDO SE PRODUCE UN DERRAPE?	C	EL RADIO DE VIRAJE DISMINUYE	EL RADIO DE VIRAJE SE MANTIENE	EL RADIO DE VIRAJE AUMENTA	TODAS SON CORRECTAS.
129	DESPUÉS DE OBTENER VELOCIDAD TRASLACIONAL SE REQUIERE DISMINUIR EL ÁNGULO DEL DISCO ROTOR PRINCIPAL PARA:	B	CONTRARRESTAR LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA	CONTRARRESTAR EL LEVANTAMIENTO DE LA NARIZ DEBIDO AL AUMENTO DE SUSTENTACIÓN	CONTRARRESTAR LA SIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN QUE HACE QUE EL HELICÓPTERO GIRE A LA IZQUIERDA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
130	DURANTE UNA APROXIMACIÓN NORMAL A UN "HOVER":	B	EL COLECTIVO CONTROLA EL ÁNGULO DE DESCENSO, EL CÍCLICO LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA	EL CÍCLICO CONTROLA EL ÁNGULO DE DESCENSO Y LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA, EL COLECTIVO LA RATA DE DESCENSO	EL COLECTIVO CONTROLA EL ÁNGULO DE DESCENSO, LAS RPM DEL ROTOR, LA RATA DE DESCENSO Y EL CÍCLICO CONTROLA LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
131	EN UNA AUTORROTACIÓN ¿CÓMO SE DISMINUYE LA SENDA DE PLANEÓ?	C	BAJANDO COLECTIVO Y REDUCIENDO VELOCIDAD	INCREMENTANDO LA VELOCIDAD Y REDUCIENDO LAS RPM DEL ROTOR PRINCIPAL	REDUCIENDO LA VELOCIDAD INDICADA DEL AIRE	USANDO EL TIMÓN DE DIRECCIÓN
132	CUANDO LA PALA FLAPEA, TIENDE ACELERARSE; ESTO ES DEBIDO A DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	A	VERDADERO	FALSO		
133	EL DISPOSITIVO QUE UNE AL MOTOR CON EL ROTOR PRINCIPAL, SE LLAMA TRANSMISIÓN PRINCIPAL	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
134	EL FLAPEO (FLAPPING) PERMITE IGUALAR LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN EN LAS DOS MITADES DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	A	VERDADERO	FALSO		
135	SE DEFINE COMO EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE POSTERIOR DEL DISCO ROTOR, DEBIDO A LA MAYOR VELOCIDAD HACIA ABAJO DEL AIRE QUE PASA POR ESA PARTE DEL DISCO	B	FALSO	VERDADERO		
136	LAS PEORES CONDICIONES EN QUE UN HELICÓPTERO PUEDE OPERAR SON POCO VIENTO, MUCHO PESO, ALTURA DE DENSIDAD ELEVADA	A	VERDADERO	FALSO		
137	SE CONOCE COMO FLAPEO EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DE LA PALA QUE ADELANTA Y HACIA ABAJO DE LA PALA QUE ATRASA	A	VERDADERO	FALSO		
138	LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, POSEEN PERFILES DE TIPO SIMÉTRICO Y ASIMÉTRICO	A	VERDADERO	FALSO		
139	TORQUE ES LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A GIRAR EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LA DIRECCIÓN DEL ROTOR PRINCIPAL	A	VERDADERO	FALSO		
140	EL PERFIL DEL ESTABILIZADOR HORIZONTAL ES DEL TIPO ASIMÉTRICO INVERTIDO	A	VERDADERO	FALSO		
141	CÓMO SE DENOMINA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA EL EFECTO CAUSADO POR EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR CUANDO ALCANZA ENTRE 16 Y 24 KTS	B	FALSO	VERDADERO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
142	LA INCLINACIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PUNTAS DE LAS PALAS DEBIDO A LA COMBINACIÓN DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA SE DENOMINA CONICIDAD	B	FALSO	VERDADERO		
143	EL MOVIMIENTO SOBRE EL EJE VERTICAL ES CONTROLADO POR LOS PEDALES	B	FALSO	VERDADERO		
144	LAS PRÁCTICAS DE PARADA RÁPIDA O "QUICK STOP" NORMALMENTE DEBEN HACERSE FRENTE AL VIENTO A UNA ALTURA QUE PERMITA UNA BUENA SEPARACIÓN DE TIERRA Y EL ROTOR ANTITORQUE	A	VERDADERO	FALSO		
145	EL HUNDIMIENTO CON POTENCIA EMPEORA AUMENTANDO EL ANGULO DE ATAQUE	A	VERDADERO	FALSO		
146	EN LOS HELICÓPTEROS, LOS VIRAJES SE REALIZAN USANDO EL CÍCLICO	A	FALSO	VERDADERO		
147	AL AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, LA RESISTENCIA DISMINUYE	A	FALSO	VERDADERO		
148	EL HUNDIMIENTO CON POTENCIA SE PRODUCE EN CONDICIONES DE RATA DE DESCENSO VERTICAL ELEVADA Y BAJA VELOCIDAD	A	VERDADERO	FALSO		
149	PARA TAXEAR EN TIERRA DE MANERA EFICIENTE Y SEGURA, DEBE USARSE EL CÍCLICO PARA CONTROLAR LA VELOCIDAD DE TAXEO	A	VERDADERO	FALSO		
150	EL PERFORMANCE DEL HELICÓPTERO ES DISMINUIDO POR LA ALTURA DENSIDAD DEBIDO A QUE EL AIRE MENOS DENSO REDUCE LA SUSTENTACIÓN DE LAS PALAS DEL ROTOR	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
151	LA SUSTENTACIÓN QUE SE OBTIENE CUANDO EL HELICÓPTERO ENTRA EN VUELO HORIZONTAL SE DENOMINA EFECTO DE TIERRA	A	VERDADERO	FALSO		
152	EL COLCHÓN DE AIRE MAS DENSO QUE SE FORMA ENTRE EL HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO Y EL SUELO SE DENOMINA:	C	EFECTO TIERRA	GROUND EFECT	A Y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
153	QUE UNE EL ROTOR PRINCIPAL DE LA TRANSMISIÓN:	B	LOS LINES DE CAMBIO DE PASO	EL MÁSTIL	EL PLATO FIJO	EL TRUNION
154	EL EFECTO TIERRA ES PRODUCIDO POR EL ROTOR DE COLA	B	CIERTO	FALSO		
155	LOS HELICÓPTEROS CON ROTOR COAXIAL NECESITAN ROTOR DE COLA	A	FALSO	CIERTO		
156	LOS PEDALES CONTROLAN	A	LA GIÑADA	EL CABECEO	EL ALABEO	A Y B SON CORRECTAS
157	DURANTE LA AUTORROTACIÓN DE DONDE PROVIENE LA POTENCIA:	C	EL ROTOR DE COLA	EL MOTOR Y LA TRANSMISIÓN	EL VIENTO RELATIVO	B Y C SON CORRECTAS
158	EL PLATO FIJO ES ACCIONADO POR:	C	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
159	EN HELICÓPTEROS CON UN SOLO ROTOR PRINCIPAL QUE CONTRARRESTA EL TORQUE	A	EL ROTOR DE COLA	EL MOTOR Y LA TRANSMISIÓN	EL MASTIR	EL ROTOR PRINCIPAL
160	CUÁLES DE LOS SIGUIENTES SON ESFUERZOS A LOS CUALES UNA AERONAVE ESTÁ SOMETIDA	A	TENSIÓN, TORSIÓN, CORTE.	COMPRESIÓN, DOBLES, ESTRÉS.	FUERZA, TENSIÓN, DOBLES.	
161	DE CUÁNTAS PARTES PRINCIPALES ESTÁ COMPUESTA LA ESTRUCTURA DE UNA AERONAVE DE ALA ROTATORIA	C	5	2	3	4
162	QUÉ TIPO DE ESTRUCTURA SE USA EN EL FUSELAJE DE AERONAVES DE ALA ROTATORIA	C	ARMAZÓN Y MONOCOQUE.	ARMAZÓN Y SEMI-MONOCOQUE.	MONOCOQUE Y SEMI-MONOCOQUE.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
163	CUÁL ES LA FUNCIÓN DEL ROTOR DE COLA EN UN HELICÓPTERO	A	CONTRARRESTAR LA REACCIÓN DEL MOVIMIENTO DE LAS ASPAS O PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL.	CONTRARRESTAR EL CONEO DE LAS PALAS	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN DEL HELICÓPTERO	
164	UNA DE LAS DIFERENCIAS ENTRE UN HELICÓPTERO Y UNA AERONAVE DE ALA FIJA ES	C	LOS SISTEMAS EN GENERAL	LA PLANTA DE PODER	LA FUENTE QUE PRODUCE LA SUSTENTACIÓN	
165	EN QUÉ OCASIONES SE CREA LA DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	B	EN VUELO HORIZONTAL Y VERTICAL	CUANDO EL HELICÓPTERO ES AFECTADO POR EL VIENTO	EN VUELO HORIZONTAL O CUANDO HAY VIENTO EN VUELO ESTACIONARIO	
166	LOS TRES EJES DEL HELICÓPTERO SON	A	VERTICAL, LONGITUDINAL, LATERAL.	DIRECCIONAL, CIRCULAR Y LATERAL	HORIZONTAL, VERTICAL Y LATERAL	
167	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE DEL HELICÓPTERO DE GIRAR EN SENTIDO CONTRARIO AL DEL ROTOR PRINCIPAL SE LLAMA	C	RESISTENCIA	ACCIÓN GIROSCÓPICA.	TORQUE	
168	A QUÉ SE LLAMA CONEO	C	A LA CAÍDA DE LAS PALAS CUANDO EL MOTOR ESTÁ DETENIDO	AL LEVANTAMIENTO DE LAS PALAS	AL LEVANTAMIENTO DE LAS PALAS DEBIDO A LA SUSTENTACIÓN	
169	EL CONEO SE PRODUCE POR:	B	LA AUTORROTACIÓN Y EL EFECTO DE TIERRA.	LA COMBINACIÓN DE LA FUERZA CENTRÍFUGA Y LA SUSTENTACIÓN.	LA COMBINACIÓN DE LA SUSTENTACIÓN Y LA RESISTENCIA.	
170	EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DEBE ENTENDER LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE:	A	LA ATMÓSFERA, LA AERONAVE Y LAS FUERZAS QUE ACTÚAN EN VUELO.	LA AERONAVE, LOS CONTROLES DE VUELO Y LA AERODINÁMICA	LA ATMÓSFERA, LA AERODINÁMICA Y LA AERONAVE.	
171	CUÁL PUEDE SER EL REQUERIMIENTO PRINCIPAL EN CIERTAS ESTRUCTURAS DE AERONAVE	C	RESISTENCIA	AGRADABLES A LA VISTA.	RESISTENTE AL CORTE O A LA TORSIÓN	

HELICÓPTERO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL POSEEN GENERALMENTE UN PERFIL DE TIPO:	B	SIMÉTRICO	ASIMÉTRICO	SUPER CRÍTICO	FLUJO LAMINAR
2	EL PERFIL DEL ESTABILIZADOR HORIZONTAL, ES DEL TIPO	B	SIMÉTRICO INVERTIDO	ASIMÉTRICO INVERTIDO	SUPER CRÍTICO INVERTIDO	FLUJO LAMINAR INVERTIDO
3	LA IDENTIFICACIÓN DE LAS PALAS SE EFECTÚAN CÓN:	A	COLORES	LETRAS	NÚMEROS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
4	LA ESTRUCTURA DEL BOTALÓN DE COLA (TAIL BOOM), ES GENERALMENTE DE TIPO	B	MONOCOQUE	SEMI-MONOCOQUE	DE COSTILLAS	CON PLATANITOS
5	EN EL BOTALÓN DE COLA, PODEMOS ENCONTRAR LOS SIGUIENTES COMPONENTES:	A	ROTOR DE COLA , CAJA DE 90, CAJA DE 42 , ESTABILIZADORES HORIZONTAL Y VERTICAL.	ROTOR DE COLA, CAJA DE 90, TRANSMISIÓN, ESTABILIZADORES HORIZONTAL Y VERTICAL,	ROTOR, PRINCIPAL, CAJA DE 90, SPRAG.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
6	EL LEAD-LAG, ES CARACTERÍSTICO DE LOS ROTORES DE TIPO:	C	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	ARTICULADO	COLECTIVO
7	LOS ROTORES LUBRICADOS CON GRASA SE CLASIFICAN CÓMO:	A	LUBRICADOS	SECOS	HÚMEDOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
8	EL CONTROL COLECTIVO, CAMBIA EL PASO DE LAS PALAS :	A	AL MISMO TIEMPO	UNA A LA VEZ	SEGÚN LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA	CÍCLICAMENTE
9	PARA VARIAR LA ALTITUD DEL HELICÓPTERO SE UTILIZA EL CONTROL	B	CÍCLICO	COLECTIVO	ANTITORQUE	POTENCIA DEL MOTOR
10	LOS MOTORES DE LOS HELICÓPTEROS SE CLASIFICAN EN EL GRUPO DE LOS:	B	TURBOHÉLICES	TURBORREACTORES	TURBOEJES	TURBOFAN

11	EL ÁNGULO DE ATAQUE, ES.	D	EL ÁNGULO FORMADO POR LA CUERDA DE LA PALA ,Y EL PLANO DE ROTACIÓN	EL ÁNGULO FORMADO POR EL BORDE DE ATAQUE ,Y EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL CENTRO DE GRAVEDAD ,Y LA CUERDA DE LA PALA	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL DE LA PALA ,Y LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO
12	EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL, TIENE COMO FUNCIÓN:	C	NIVELAR EL HELICÓPTERO	PERMITE QUE EL HELICÓPTERO PUEDA ASCENDER O DESCENDER	MANTIENE EL HELICÓPTERO NIVELADO DURANTE EL VUELO TRASLACIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
13	EL CONTROL CÍCLICO, PROPORCIONA AL HELICÓPTERO CONTROL DE:	C	ALABEO Y GUIÑADA	GUIÑADA Y CABECEO	ALABEO Y CABECEO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
14	EL CONTROL CÍCLICO, SE CONECTA CON:	B	EL MÁSTIL	EL PLATO OSCILANTE	EL ROTOR PRINCIPAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
15	EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN, ES:	B	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL ,Y EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA ,Y EL PLANO DE ROTACIÓN	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL CENTRO DE PRESIÓN ,Y EL CENTRO DE GRAVEDAD	EL ÁNGULO FORMADO EN LA RAÍZ DE LA PALA
16	LA DIFERENCIA DE LA VELOCIDAD ENTRE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, PRODUCEN UN EFECTO LLAMADO :	C	EFFECTO DE CORIOLIS	DERIVA	DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
17	EL EJE CORTO, ES EL QUE TRANSMITE LA POTENCIA ENTRE:	B	LA TRANSMISIÓN Y EL ROTOR DE COLA	EL MOTOR Y LA TRANSMISIÓN	EL MOTOR Y EL ROTOR PRINCIPAL	EL ROTOR Y EL COLECTIVO
18	EL CLUTCH EN LOS HELICÓPTEROS CON MOTORES A TURBINA, ES DEL TIPO:	B	CENTRÍFUGO	SPRAG CLUTCH	DE CORREA	NO TIENE, PORQUE SON DE TURBINA LIBRE
19	EL PROPÓSITO DE QUE LA PUNTA DE LAS PALAS, SEAN REDONDEADAS O CON FORMAS MÁS MODERNAS EN ALGUNO HELICÓPTEROS NUEVOS, ES	A	DISMINUIR EL RUIDO	AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL HELICÓPTERO	AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL ROTOR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
20	LOS CONTROLES DE VUELO SE INSTALAN EN LA PARTE:	A	FIJA DEL PLATO OSCILANTE	MÓVIL DEL PLATO OSCILANTE	MÁSTIL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
21	LA ENVERGADURA DE UNA PALA, ES:	B	LA DISTANCIA ENTRE EL BORDE DE ATAQUE, Y EL BORDE DE FUGA	LA DISTANCIA MÁXIMA DESDE LA RAÍZ A LA PUNTA, MEDIDA SOBRE SU LÍNEA CENTRAL	LA DISTANCIA DESDE LA RAÍZ AL CENTRO DE GRAVEDAD	LA DISTANCIA DESDE EL CENTRO DE PRESIÓN, HASTA LA PUNTA

22	LA SUSTENTACIÓN ES :	D	LA FUERZA QUE SE PRODUCE EN UN PERFIL Y ES PARALELA AL VIENTO RELATIVO	LA FUERZA QUE SE ORIGINA EN UN PERFIL Y ES OPUESTA A LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	EL RESULTADO DEL PESO POR LA VELOCIDAD	LA FUERZA QUE SE PRODUCE EN UN PERFIL Y ES PERPENDICULAR AL VIENTO RELATIVO
23	¿CUÁL PALA SE MUEVE MÁS RÁPIDO, EN UN HELICÓPTERO EN VUELO TRASLACIONAL HACIA ADELANTE:	A	LA QUE AVANZA	LA QUE RETROCEDE	AMBAS TENDRÁN LA MISMA VELOCIDAD	DEPENDEN DEL COLECTIVO
24	LA CANTIDAD DE EFECTO DE CONO (ENCONAMIENTO DEL ROTOR) DEPENDE PRINCIPALMENTE DE :	C	LA ALTURA DE VUELO	LA DISTRIBUCIÓN DEL PESO	DEL PESO DEL HELICÓPTERO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
25	LAS BOMBAS HIDRÁULICAS SE INSTALAN EN:	B	CAJA DE ACCESORIOS DEL MOTOR	TRANSMISIÓN	EN LA CAJA DE 42	
26	EL TORQUE PRODUCIDO POR EL ROTOR PRINCIPAL DEL HELICÓPTERO, ES CONTRARRESTADO POR:	B	LA INCLINACIÓN DEL ROTOR	EL ROTOR DE COLA	EL EFECTO DE DERIVA	
27	EL EFECTO DE LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA, HACE QUE LA REACCIÓN DEL ROTOR:	B	COINCIDA CON LA FUERZA DE ACCIÓN	ESTÉ DESFASADA 90° DESPUÉS DE LA ACCIÓN	ESTÉ DESFASADA 90° ANTES DE LA ACCIÓN	DEPENDEN DE LA VELOCIDAD TRASLACIONAL
28	PARA EVITAR LAS VIBRACIONES EL ROTOR PRINCIPAL DEBE SER:	B	BALANCEADO	TRAQUEADO Y BALANCEADO	COMPENSADO	AJUSTADO
29	EL EFECTO DE ALETEO (FLAPEO), ES DEBIDO A LA DIFERENCIA DE VELOCIDADES ENTRE LA PALA QUE AVANZA ,Y LA QUE RETROCEDE:	B	VERDADERO	FALSO		
30	EN UN HELICÓPTERO, LA SUSTENTACIÓN ES MANTENIDA MEDIANTE:	C	EL CONTROL CÍCLICO	LOS ELEVADORES	EL CONTROL COLECTIVO	EL CONTROL ANTITORQUE
31	LA ARTICULACIÓN DE AVANCE Y RETRASO DE LAS PALAS (LEAD - LAG) ,CONTRIBUYE A DISMINUIR LA DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN:	A	VERDADERO	FALSO		
32	EL SPRAG -CLUTCH, OPERA DE FORMA SIMILAR A UN RACHET O RUEDA TRASERA DE BICICLETA.	A	VERDADERO	FALSO		

33	AL AUMENTAR LA ALTURA DE LA PALA, DEBIDO A LA ARTICULACIÓN DE FLAPEO O UNIÓN "K", EL ÁNGULO DE INCIDENCIA DISMINUYE.	A	VERDADERO	FALSO		
34	EL CONTROL CÍCLICO, POSEE SOLAMENTE DOS VARILLAS O ACTUADORES QUE MOVERÁN LA PARTE FIJA DEL PLATO OSCILANTE	A	VERDADERO	FALSO		
35	EL ROTOR ARTICULADO, POSEE: CAMBIO DE PASO, FLAPEO, Y LEAD LAG.	A	VERDADERO	FALSO		
36	EN LOS ROTORES EQUIPADOS CON STRAPS, ESTOS SON LOS QUE EVITAN QUE LA PALA SE DESPRENDA ,Y LE DAN EL ÁNGULO PRIMARIO:	A	VERDADERO	FALSO		
37	EN ALGUNOS HELICÓPTEROS, EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL CAMBIA SU ÁNGULO DE INCIDENCIA CON EL CONTROL CÍCLICO.	A	VERDADERO	FALSO		
38	LOS DAÑOS EN LA RAÍZ DE LA PALA SON MENOS CRÍTICOS QUE EN LA PUNTA DE LA PALA	B	VERDADERO	FALSO		
39	¿CUÁL SERÁ, EL PRÓXIMO PASO A EFECTUAR DESPUÉS DEL REGLAJE DEL COLECTIVO?	A	EL REGLAJE DEL CÍCLICO ,Y DEL PASO MÍNIMO DE LA PALA	EL REGLAJE DEL ROTOR DE COLA	EL REGLAJE DEL CÍCLICO ,Y DEL N1	EL REGLAJE DEL CÍCLICO ,Y DE LOS PEDALES
40	LOS PARÁMETROS QUE LIMITAN LAS OPERACIONES EN LOS MOTORES A TURBINA (TURBO-EJES) INSTALADOS EN UN HELICÓPTERO SON:	D	TORQUE Y N1	TORQUE Y N2	TORQUE Y N	TORQUE Y TEMPERATURA
41	EL MATERIAL MAS UTILIZADO EN LA FABRICACIÓN DEL CARTER DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL ES :	C	ALUMINIO	TITANIO	MAGNESIO	HIERRO
42	LA ARTICULACIÓN "K" , TIENE COMO FUNCIÓN DISMINUIR EL ÁNGULO DE ATAQUE EN LA PALA QUE AVANZA PARA DISMINUIR EL FLAPEO	A	VERDADERO	FALSO		

43	EL TRUNNIÓN, ES LA PIEZA QUE SOPORTA TODOS LOS ESFUERZOS EN UN ROTOR DEL TIPO SEMI-RÍGIDO.	A	VERDADERO	FALSO		
44	EL EFECTO DE TORQUE ES MÁXIMO, CUÁNDO EL HELICÓPTERO ESTÁ:	C	EN AUTO-ROTACIÓN	EN FLIGHT IDDLRE	EN FULL FLIGHT	EN IDDLRE CUT-OFF
45	EL FREE WHELL, SE LUBRICA CON EL ACEITE DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL.	B	FALSO	VERDADERO		
46	UN ROTOR SEMI-RÍGIDO, ES AQUEL	C	QUE ES MENOS FUERTE QUE UN ROTOR RÍGIDO	QUE LOS MOVIMIENTOS DE UNA PALA SON INDEPENDIENTES DE LA OTRA	QUE LOS MOVIMIENTOS DE UNA PALA SON DEPENDIENTES DE LA OTRA	QUE PERMITE QUE UNA PALA ADELANTE O ATRASE UN POCO MÁS QUE LAS OTRAS
47	PARA EL BALANCE ESTÁTICO DEL ROTOR PRINCIPAL SE UTILIZA UN NIVEL DE BURBUJA Y SE AGREGA PESO EN LA PUNTA DE LAS PALAS	A	FALSO	VERDADERO		
48	EN UN VUELO ESTACIONARIO:	C	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN ES MAYOR QUE LA FUERZA DE LA GRAVEDAD	LA FUERZA DE LA GRAVEDAD ES IGUAL A LA FUERZA DE EMPUJE	LA SUMA DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE, ES IGUAL A LA SUMA DE LAS FUERZAS DE GRAVEDAD Y RESISTENCIA	
49	LA SUSTENTACIÓN EN UN HELICÓPTERO ES CREADA	A	POR EL MISMO PRINCIPIO QUE SE FORMA EN EL AVIÓN	POR UN PRINCIPIO DIFERENTE AL AVIÓN	POR EL MISMO PRINCIPIO DEL AUTO GIRO	
50	DURANTE UN VUELO RECTO Y NIVELADO CON VELOCIDAD, ALTITUD, Y RUMBOS CONSTANTES...	C	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN, SUPERA A LAS OTRAS TRES FUERZAS	LA FUERZA DE LA RESISTENCIA, SUPERA A LA FUERZA DE EMPUJE	LA FUERZA DE EMPUJE, ES IGUAL A LA RESISTENCIA, Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA GRAVEDAD	
51	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A ROTAR EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LA DIRECCIÓN DEL ROTOR ES DENOMINADA:	B	TERCERA LEY DE NEWTON	TORQUE	PRECESIÓN GIROSCÓPICA	

52	EL ROTOR DE COLA, ES CONSIDERADO COMO UN:	C	CORRECTOR DE VIENTO	AUXILIAR PARA CONTROLAR EL HELICÓPTERO SOBRE SU EJE VERTICAL	ANTI-TORQUE	
53	AL APLICARLE UNA FUERZA A UN GIRÓSCOPO EN ROTACIÓN.:	B	HAY UNA ROTACIÓN INMEDIATA	LA MÁXIMA REACCIÓN, SUCEDE A LOS 90° EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	LA MÁXIMA REACCIÓN, SUCEDE A LOS 180° EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	
54	DURANTE UNA AUTO-ROTACIÓN:	A	NO HAY INDICACIÓN DE TORQUE, DEBIDO A QUE NO HAY POTENCIA EN EL MOTOR	EL TORQUE AUMENTA, DEBIDO A QUE EL ROTOR QUEDA LIBRE	HAY POCO TORQUE, DEBIDO A LA POCA POTENCIA	
55	EL VIENTO RELATIVO, QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL:	B	ES IGUAL EN TODA SU ÁREA	ES MAYOR EN LA PUNTA DEL PLANO ,Y DISMINUYE HACIA EL CENTRO	ES MAYOR EN EL CENTRO ,Y DISMINUYE HACIA LA PUNTA DEL PLANO	
56	SE CONOCE COMO FLAPEO:	C	EL SONIDO QUE ACOMPAÑA AL HELICÓPTERO CUANDO APROXIMA	EL MOVIMIENTO NORMAL DEL ROTOR PRINCIPAL	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DE LA PALA QUE ADELANTA Y HACIA ABAJO DE LA PALA QUE ATRASA	
57	EL FLAPEO, JUNTO CON LA POSICIÓN DEL CÍCLICO EN VUELO HACIA ADELANTE:	A	IGUALA LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN EN LAS DOS MITADES DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	AUMENTA LA MANIOBRABILIDAD	IGUALA LA FUERZA DE EMPUJE	
58	EL COLCHÓN DE AIRE MÁS DENSO QUE SE FORMA, ENTRE EL HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO Y LA TIERRA, SE DENOMINA:	C	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN EFECTIVA	EFECTO DE TIERRA	
59	LA SUSTENTACIÓN ADICIONAL QUE SE OBTIENE CUANDO EL HELICÓPTERO ENTRA EN VUELO HORIZONTAL SE DENOMINA:	C	SUSTENTACIÓN EFECTIVA	EFECTO DE TIERRA	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	
60	CUANDO EL VIENTO RELATIVO, QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR ALCANZA 15 MPH; SE DENOMINA:	B	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	

61	LA INCLINACIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PALAS DEBIDO A LA COMBINACIÓN DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA SE DENOMINA	A	CONEO	SUSTENTACIÓN	FLAPEO	
62	LA LÍNEA IMAGINARIA ALREDEDOR DE LA CUAL GIRA EL ROTOR Y QUE ES PERPENDICULAR AL PLANO DE LA TRAYECTORIA DE LA PUNTA DEL PERFIL	B	EJE PERPENDICULAR	EJE DE ROTACIÓN	EJE HORIZONTAL	
63	LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA MITAD DEL DISCO DE LA PALA QUE AVANZA, Y LA MITAD DE LA PALA QUE ATRASA SE DENOMINA:	B	SUSTENTACIÓN DIVIDIDA	ASIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	
64	PARA QUE LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA SE PRODUZCA:	A	NO ES NECESARIO QUE EL HELICÓPTERO SE ESTE DESPLAZANDO	EL HELICÓPTERO DEBE ESTAR EN MOVIMIENTO	EL HELICÓPTERO DEBE MOVERSE EN DIRECCIÓN DEL VIENTO	
65	LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE POSTERIOR DEL DISCO DEBIDO A LA VELOCIDAD HACIA ABAJO DEL AIRE QUE PASA POR ESA PARTE	B	EFFECTO DE CORIOLIS	EFFECTO DE FLUJO TRANSVERSO	SUSTENTACIÓN POSTERIOR	
66	EL EFFECTO DE FLUJO TRANSVERSO, TIENDE A HACER MOVER EL HELICÓPTERO:	A	HACIA LA IZQUIERDA	HACIA ATRÁS	HACIA ADELANTE	HACIA LA DERECHA
67	LA ACCIÓN PENDULAR ES DEBIDO A QUÉ:	A	EL HELICÓPTERO ESTÁ SUSPENDIDO DE LA CABEZA DEL ROTOR PRINCIPAL ,Y SU MASA ES CONSIDERABLE	EL HELICÓPTERO PUEDE VOLAR HACIA ATRÁS	SE VENCE LA FUERZA DE GRAVEDAD	
68	UN ROTOR QUE TIENE MOVIMIENTO HORIZONTAL, VERTICAL ,Y CAMBIO DE PASO, ES DENOMINADO:	C	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	ARTICULADO	
69	UN ROTOR QUE PUEDE CAMBIAR DE PASO, PERO NO TIENE MOVIMIENTO VERTICAL NI HORIZONTAL, ES DENOMINADO:	B	ARTICULADO	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	
70	UN ROTOR, QUE PUEDE CAMBIAR DE PASO Y TIENE MOVIMIENTO VERTICAL, ES DENOMINADO:	C	ARTICULADO	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	

71	LA PÉRDIDA DE LA PUNTA DE PALA SUCEDE:	A	A ALTA VELOCIDAD	AL CAMBIAR DE DIRECCIÓN	A BAJA VELOCIDAD	
72	EN UNA AUTORROTACIÓN:	B	EL ROTOR GIRA POR INERCIA	EL ROTOR GIRA SOLO POR LA ACCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	EL ROTOR GIRA POR LA FUERZA CENTRÍFUGA	
73	DURANTE LA AUTORROTACIÓN SIN MOTOR:	A	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ARRIBA, A TRAVÉS DEL ROTOR	EL AIRE FLUYE HACIA ABAJO	EL FLUJO DE AIRE PERMANECE IGUAL	
74	MIENTRAS EL MOTOR SUPLE POTENCIA:	A	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ABAJO	NO HAY FLUJO DE AIRE	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ARRIBA A TRAVÉS DEL ROTOR	
75	LAS FUERZAS QUE HACEN GIRAR EL ROTOR DURANTE LA AUTORROTACIÓN ESTÁN UBICADAS:	C	DESDE EL CENTRO DEL ROTOR HASTA EL 65%	DESDE LA PUNTA DE PALA HASTA EL 30%	APROXIMADAMENTE ENTRE EL 25% TOMADO DESDE EL CENTRO HASTA EL 70%	
76	EN UNA AUTORROTACIÓN HACIA ADELANTE, LAS FUERZAS QUE HACEN GIRAR EL ROTOR:	B	SE DESPLAZAN HACIA LA DERECHA	SE DESPLAZAN HACIA LA IZQUIERDA	SE MANTIENEN EN SU LUGAR	
77	CUANDO EL MOTOR DE UN HELICÓPTERO SE DETIENE, LA UNIDAD DE RUEDA LIBRE PERMITE QUÉ:	C	EL ROTOR PRINCIPAL GIRE EN DIRECCIÓN CONTRARIA	EL ROTOR PRINCIPAL PUEDA DETENERSE A VOLUNTAD DEL PILOTO	LA TRANSMISIÓN SE DESENGANCHE DEL MOTOR, Y LE PERMITA GIRAR EN SU DIRECCIÓN ORIGINAL	
78	AL REALIZAR UN FLARE DURANTE UNA AUTORROTACIÓN:	A	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM DISMINUYEN	LAS RPM SE MANTIENEN	
79	AL DISMINUIR LA VELOCIDAD TRASLACIONAL, Y EL DESCENSO EN UNA AUTO-ROTACIÓN:	B	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM DISMINUYEN	LAS RPM SE MANTIENEN	
80	EL PESO TOTAL DEL HELICÓPTERO, MÁS LAS CARGAS ADICIONALES IMPUESTAS DURANTE LAS MANIOBRAS, SON SOPORTADAS POR:	B	LA TRANSMISIÓN DEL ROTOR PRINCIPAL	LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	LAS BASES DEL MOTOR	
81	LAS CARGAS QUE SOPORTA EL ROTOR PRINCIPAL AUMENTAN DURANTE LAS MANIOBRAS DEBIDO A:	C	LA FUERZA CENTRÍPETA	EL EFECTO DE CORIOLIS	LA FUERZA CENTRÍFUGA	

82	SE CONOCE COMO FACTOR DE CARGA:	C	EL PESO BRUTO DEL HELICÓPTERO	EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE	LA CARGA REAL SOBRE PALAS DEL ROTOR EN CUALQUIER MOMENTO DIVIDIDA ENTRE LA CARGA NORMAL O PESO MÁXIMO	
83	EL FACTOR DE CARGA:	A	AUMENTA EN UN 16% A 30° DE BANQUEO, EN 100% CON 60° DE BANQUEO, Y PUEDE LLEGAR A 6 VECES CON 80° DE BANQUEO.	SE MANTIENE IGUAL BAJO CUALQUIER CONDICIÓN DE VUELO	AUMENTA EN UN 45% EN LOS VIRAJES	
84	LOS VIRAJES EN UN HELICÓPTERO SE REALIZAN:	B	CAMBIANDO LA POSICIÓN DE CÍCLICO, DE LOS PEDALES Y DEL COLECTIVO	INCLINANDO EL HELICÓPTERO CON EL CÍCLICO, PARA PERMITIR QUE EL ROTOR PRINCIPAL HALE EL HELICÓPTERO DE SU RUMBO,	APLICANDO CÍCLICO Y PEDAL	
85	LA FUNCIÓN DEL COLECTIVO ES:	C	CAMBIAR EL ÁNGULO DEL DISCO DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE	CAMBIAR EL ÁNGULO DEL ROTOR DE COLA	CAMBIAR EL ÁNGULO DE PASO DE LAS PALAS, DEL ROTOR PRINCIPAL	
86	AL AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, LA RESISTENCIA:	A	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE IGUAL	
87	LA SUSTENTACIÓN AUMENTA:	A	AL SUBIR EL COLECTIVO	AL BAJAR EL COLECTIVO	MANTENIENDO EL COLECTIVO	
88	EN UN HELICÓPTERO A TURBINA, AL SUBIR EL COLECTIVO LAS REVOLUCIONES SE MANTIENEN :	C	AUTOMÁTICAMENTE A TRAVÉS DE LA UNIDAD DE CONTROL DE COMBUSTIBLE	ACELERANDO Y DESACELERANDO	AUTOMÁTICAMENTE A TRAVÉS DEL GOBERNADOR	
89	EN UN HELICÓPTERO CON MOTOR DE EXPLOSIÓN INTERNA, AL SUBIR EL COLECTIVO LAS REVOLUCIONES SE MANTIENEN	B	A NIVEL	ACELERANDO	DESACELERANDO	SOLAS
90	EL ACELERADOR CONTROLA:	B	EL TORQUE	LAS RPM	EL ASCENSO Y DESCENSO	
91	EL MOVIMIENTO SOBRE EL EJE VERTICAL, ES CONTROLADO POR:	C	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	

92	LA ACTITUD Y LA DIRECCIÓN DE VUELO, ES CONTROLADA POR:	C	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	
93	SI EL COLECTIVO SE SUBE Y NO SE ACELERA:	A	LAS RPM SE CAEN	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM SE MANTIENEN	
94	SI NO SE SUBE EL COLECTIVO Y SE ACELERA:	B	LAS RPM SE CAEN	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM SE MANTIENEN	
95	EN UN HELICÓPTERO A MOTOR DE PISTÓN, PARA MANTENER LAS RPM HAY QUE:	A	COORDINAR EL ACELERADOR CON EL PASO DEL COLECTIVO	COORDINAR EL ACELERADOR CON EL CÍCLICO	COORDINAR EL ACELERADOR CON LOS PEDALES	
96	EN LOS HELICÓPTEROS, LOS VIRAJES SE HACEN:	A	SIN USAR PEDALES	USANDO AMBOS PEDALES	USANDO SOLO EL PEDAL DEL LADO QUE SE QUIERE VIRAR	
97	EN LA MAYORÍA DE LOS HELICÓPTEROS, AL AUMENTAR LA POTENCIA SE DEBE USAR EL PEDAL DERECHO PARA CONTRARRESTAR EL TORQUE.	B	CIERTO	FALSO		
98	LAS CORRECCIONES QUE SE HACEN CON LOS CONTROLES DEBEN SER:	C	RÁPIDAS Y VIOLENTAS	PRECISAS Y CON SUFICIENTE FUERZA	CON PRESIONES SUAVES	
99	EN LA MAYORÍA DE LOS HELICÓPTEROS, AL REDUCIR LA POTENCIA ES NECESARIO	B	NO MOVER LOS PEDALES	USAR PEDAL DERECHO	USAR PEDAL IZQUIERDO	USAR AMBOS PEDALES
100	LA VELOCIDAD DEL HELICÓPTERO ES CONTROLADA A TRAVÉS DE:	A	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	EL ACELERADOR	
101	EL DISCO DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE, ES MOVIDO POR:	C	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	
102	EL PROPÓSITO DEL CÍCLICO, ES:	C	AUMENTAR LA VELOCIDAD	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	INCLINAR EL PLANO DE PUNTA DE PALA, EN LA DIRECCIÓN QUE SE DESEA QUE SE PRODUZCA EL MOVIMIENTO HORIZONTAL	
103	LA REDUCCIÓN DE LAS RPM DEL MOTOR PARA QUE PUEDAN SER UTILIZADAS POR EL ROTOR ES LLEVADA A CABO POR:	B	LA UNIDAD DE RUEDA LIBRE	LA TRANSMISIÓN	UNIDAD DE CONTROL	

104	EL MATERIAL MÁS UTILIZADO, EN LA FABRICACIÓN DEL CARTER DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL, ES:	C	ALUMINIO	TITANIO	MAGNESIO	HIERRO
105	¿LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL POSEEN GENERALMENTE UN PERFIL SIMÉTRICO?	B	VERDADERO	FALSO		
106	¿LAS PALAS SE IDENTIFICAN CON COLORES?	A	VERDADERO	FALSO		
107	¿EL CONTROL CÍCLICO SE CONECTA CON EL PLATO OSCILANTE?	A	VERDADERO	FALSO		
108	¿CÓMO SE CLASIFICAN LOS HELICÓPTEROS?	B	AERONAVES DE ALA FIJA	AERONAVES DE ALA GIRATORIA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
109	¿CON QUE PALAS LOS HELICÓPTEROS CREAN LA SUSTENTACIÓN?	A	CON LAS PALAS QUE ROTAN ALREDEDOR DE UN EJE VERTICAL	CON LAS PALAS QUE ROTAN ALREDEDOR DE UN EJE HORIZONTAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
110	¿EL ROTOR DE UN HELICÓPTERO PROPORCIONA SUSTENTACIÓN SIN NECESIDAD QUE EL MISMO SE ESTE DESPLAZANDO?	A	VERDADERO	FALSO		
111	¿UN HELICÓPTERO PUEDE REALIZAR DESPEGUES Y ATERRIZAJES VERTICALES?	A	VERDADERO	FALSO		
112	¿CUÁL ES LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN DE LAS PALAS DE UN HELICÓPTERO?	C	200 RPM	150 RPM	100 RPM	
113	¿QUÉ LLEVAN LOS HELICÓPTEROS EN LA PARTE POSTERIOR?	A	ROTOR DE COLA	ROTOR PRINCIPAL	ROTOR SIMÉTRICO	
114	¿CUÁLES SON LAS CONDICIONES BÁSICAS DE VUELO DE UN HELICÓPTERO?	C	VUELO ESTACIONARIO	VUELO DE TRASLACIÓN	A y B SON CORRECTAS	
115	¿EL CÍCLICO ES QUIEN CONTROLA LA ACTITUD Y DIRECCIÓN DE VUELO?	A	VERDADERO	FALSO		
116	¿LAS RPM SE MANTIENEN SI EL COLECTIVO SUBE Y NO SE ACELERA?	B	VERDADERO	FALSO		

117	¿PARA VIRAR HAY QUE USAR PEDALES?	B	VERDADERO	FALSO		
118	¿LAS CORRECCIONES QUE SE HACEN CON LOS CONTROLES DEBEN SER CON PRECISIONES SUAVES?	A	VERDADERO	FALSO		
119	¿AL REDUCIR POTENCIA EN UN HELICÓPTERO ES NECESARIO APLICAR PEDAL DERECHO?	A	VERDADERO	FALSO		
120	¿EL ALUMINIO ES EL MATERIAL MÁS USADO EN LA FABRICACIÓN DEL CARTER DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL?	B	VERDADERO	FALSO		
121	¿EN UN VUELO ESTACIONARIO, LA SUMA DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE, ES IGUAL A LA SUMA DE LAS FUERZAS DE GRAVEDAD Y RESISTENCIA?	A	VERDADERO	FALSO		
122	¿EL CÍCLICO CONTROLA LA VELOCIDAD DEL HELICÓPTERO?	A	VERDADERO	FALSO		
123	¿AL REALIZAR UN FLARE DURANTE UNA AUTO-ROTACIÓN LAS RPM AUMENTAN?	A	VERDADERO	FALSO		
124	¿EL MOVIMIENTO NORMAL DEL ROTOR PRINCIPAL SE CONOCE COMO FLAPEO?	B	VERDADERO	FALSO		
125	QUÉ HACE QUE AUMENTE EL EFECTO TORQUE	C	EL AUMENTO DE LA VELOCIDAD	EL AUMENTO DEL VIENTO	EL AUMENTO DE POTENCIA	
126	SE CONOCE POR DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	A	LA SUSTENTACIÓN DESIGUAL QUE SE DESARROLLA ENTRE LA MITAD QUE AVANZA Y LA MITAD QUE RETROCEDE DEL ÁREA DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	LA FUERZA PERPENDICULAR AL PLANO DE ROTACIÓN QUE PRODUCE UN DESPLAZAMIENTO MÁXIMO DEL PLANO APROXIMADAMENTE NOVENTA GRADOS MÁS ADELANTE EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	EL MODO DE PRODUCIR SUSTENTACIÓN EN LAS PALAS DEL ROTOR GIRANDO LIBREMENTE DEBIDO A LAS FUERZAS AERODINÁMICAS QUE RESULTAN DEL FLUJO DEL AIRE QUE ATRAVIESA HACIA ARRIBA AL SISTEMA DEL ROTOR.	

127	EN UN ROTOR ARTICULADO CON TRES PALAS UNIDAS AL CUBO DEL ROTOR POR UNA VISAGRA HORIZONTAL, PERMITE EL MOVIMIENTO DE LAS PALAS ARRIBA Y ABAJO. ESTO SE DENOMINA	C	SUSTENTACIÓN	FLAPEO	CONEO	
128	EL ÁNGULO DE CONICIDAD ES	B	EL MOMENTO ANGULAR DE LA PALA DEL ROTOR ALREDEDOR DEL EJE HORIZONTAL	LA FLEXIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PALAS DEL ROTOR, A CAUSA DE LOS EFECTOS COMBINADOS DE LA FUERZA CENTRÍFUGA Y LA SUSTENTACIÓN	EL MOVIMIENTO DE LA PALA DEL ROTOR ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	
129	EL EFECTO DE TIERRA O COJÍN DE AIRE ES EFECTIVO, EN LA PRÁCTICA, HASTA LA SIGUIENTE ALTURA MEDIA	C	UNA ALTURA IGUAL A UN DIÁMETRO DEL DISCO DEL ROTOR.	UNA ALTURA IGUAL A MEDIO DIÁMETRO DEL DISCO DEL ROTOR.	UNA ALTURA EN QUE SE HACE EFECTIVA LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	
130	CUÁL ES LA DIRECCIÓN DEL EMPUJE QUE PRODUCE EL ROTOR DE COLA, EN RELACIÓN AL TORQUE DEL ROTOR PRINCIPAL	B	N LA MISMA DIRECCIÓN	OPUESTO.	AMBOS TORQUES SE ANULAN.	
131	QUÉ MUEVE EL ROTOR PRINCIPAL DURANTE LA AUTORROTACIÓN	B	EL ROTOR DE COLA	EL VIENTO RELATIVO	EL ROTOR PRINCIPAL	
132	QUÉ CONTROLA EL MOVIMIENTO DE LA AERONAVE SOBRE SU EJE VERTICAL	A	LOS PEDALES DE CONTROL	EL BASTÓN CÍCLICO	EL BASTÓN DE CONTROL COLECTIVO	
133	CONTROLANDO EL ÁNGULO DE PASO DE LAS PALAS EL ROTOR PUEDE ESTABLECER	C	EL CONTROL TOTAL DE LA AERONAVE	EL VUELO ADELANTE - ATRÁS	EL VUELO VERTICAL	
134	CUÁLES SON LAS UNIDADES DE CONTROL DE UNA AERONAVE DE ALA ROTATORIA	A	CONTROL DE PASO COLECTIVO, CONTROL DE PASO CÍCLICO, PEDALES DE CONTROL DIRECCIONAL	CONTROL DE PASO COLECTIVO, CONTROL DE ALTITUD, CONTROL DE RUMBO.	CONTROL DE PASO CÍCLICO, PEDALES DE CONTROL	

135	EN HELICÓPTEROS CON UN SÓLO ROTOR PRINCIPAL, EL EFECTO DE TORQUE SE CONTRARRESTA POR MEDIO DE UN ROTOR DE COLA, EL QUE PRODUCE SIEMPRE UNA FUERZA O EMPUJE EN EL PLANO HORIZONTAL EN EL MISMO SENTIDO AL TORQUE DESARROLLADO POR EL ROTOR PRINCIPAL.	B	FALSO	VERDADERO		
136	SE DEFINE COMO "CONEO", LA FLEXIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL A CAUSA DE LOS EFECTOS COMBINADOS DE LA SUSTENTACIÓN Y LA FUERZA CENTRÍFUGA. ASIMISMO, EL TÉRMINO "ALETEO", DESCRIBE EL MOVIMIENTO ANGULAR DE LA PALA DEL ROTOR, ALREDEDOR	C	SÓLO LA DEFINICIÓN DE "CONEO" ES CORRECTA	SÓLO LA DESCRIPCIÓN DE "ALETEO" ES CORRECTA	A Y B SON CORRECTAS	RESPUESTAS A Y B SON INCORRECTAS, YA QUE LAS ASPAS SE DISEÑAN CON UN ÁNGULO DE PASO QUE VA DECRECIENDO HACIA LAS PUNTAS.
137	LAS DOS FUERZAS BÁSICAS QUE ACTÚAN EN UN HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO SON SUSTENTACIÓN Y PESO, YA QUE LA TRACCIÓN Y RESISTENCIA "SIEMPRE" SE ANULAN EN ÉSTAS CONDICIONES DE VUELO	A	VERDADERO	FALSO		
138	ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE UN PERFIL ASIMÉTRICO SON	A	LAS CURVATURAS SUPERIOR E INFERIOR SON DIFERENTES; PRODUCE SUSTENTACIÓN, AUN CON ÁNGULOS DE ATAQUE NEGATIVOS; SU CENTRO DE PRESIONES SE DESPLAZA DE LA CUERDA Y TIENE MEJORES CARACTERÍSTICAS DE STALL	LAS CURVATURAS SUPERIOR E INFERIOR SON DIFERENTES; NO PRODUCE SUSTENTACIÓN, CON CERO ÁNGULO DE ATAQUE; SU CENTRO DE PRESIONES SE MANTIENE CONSTANTE Y TIENE CARACTERÍSTICAS DE STALL INDESEABLES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

139	EL PUNTO IMAGINARIO, DONDE SE SUPONE SE CONCENTRAN TODAS LAS RESULTANTES DE LAS FUERZAS AERODINÁMICAS DE UN PERFIL SE DENOMINA	A	CENTRO DE PRESIÓN	SOLIDEZ	RAZÓN DE ASPECTO	COMBATURA MÁXIMA
140	UN ROTOR SEMIRRÍGIDO NO CUENTA CON ARTICULACIÓN HORIZONTAL NI VERTICAL, SÓLO LONGITUDINAL. SIN EMBARGO, POSEE MOVIMIENTOS DE FLAPEO GRACIAS A SU DISEÑO TIPO BALANCÍN	A	VERDADERO	FALSO		
141	LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA	B	ES CAUSADA POR UNA DIFERENCIA DE VELOCIDADES ANGULARES ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA QUE RETROCEDE	PROVOCA QUE UNA FUERZA APLICADA A UN ROTOR SE MANIFIESTE 90° DESPUÉS, EN EL SENTIDO DE LA ROTACIÓN	PROVOCA UN AUMENTO DE UN 90% EN EL EFECTO DE UNA FUERZA APLICADA	
142	EL FLAPEO O ALETEO DE LA PALA ES	D	LA FLEXIÓN DE LA PALA PROVOCADA POR LA FUERZA CENTRÍFUGA	LA FLEXIÓN DE LA PALA PROVOCADA POR LA SUSTENTACIÓN OPUESTA AL PESO	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA Y ABAJO DE LAS PALAS, PROVOCADO POR EL AUMENTO O DISMINUCIÓN DE LAS RPM	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA Y ABAJO DE LAS PALAS, PROVOCADO POR LA DIFERENCIA DE VELOCIDADES DEL FLUJO DE AIRE, ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA QUE RETROCEDE
143	EL AVANCE Y RETARDO DE LA PALA, ES	B	UN FENÓMENO QUE AFECTA A LOS ROTORES RÍGIDOS Y SEMIRRÍGIDOS	UN MOVIMIENTO PROVOCADO POR LA DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	UN FENÓMENO PROVOCADO POR LA RESISTENCIA Y LA FUERZA DE CORIOLIS	TODAS LAS ANTERIORES
144	LAS FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE LAS PALAS Y QUE PROVOCAN EL CONEO DE LAS MISMAS, SON:	A	PESO Y SUSTENTACIÓN	FUERZA DE CORIOLIS Y PESO	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN Y FLAPEO	FUERZA CENTRÍFUGA Y SUSTENTACIÓN

INSTRUMENTOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	EL VARIÓMETRO INDICA:	A	VELOCIDAD VERTICAL	ACELERACIÓN ASCENSIONAL	ÁNGULO DE ATAQUE INICIAL AL COMENZAR EL ASCENSO O EL DESCENSO	GRADIENTE DE LA SENDA DE PLANEADO EN ILS
2	LA RIGIDEZ EN EL ESPACIO Y LA PRECESIÓN SON PRINCIPIOS DE FUNCIONAMIENTO DE UN:	A	GIRÓSCOPO	ALTÍMETRO	VARIÓMETRO	VELOCÍMETRO
3	CUANDO SE EFECTÚA UN VIRAJE A RATA ESTÁNDAR LA INFORMACIÓN DEL COORDINADOR DE VIRAJE INDICA QUE EL RÉGIMEN DE GIRO ES DE :	A	3 GRADOS X SEGUNDO	360 GRADOS EN DOS MINUTOS	5 GRADOS X SEGUNDO	A Y B SON CORRECTAS
4	¿BAJO QUÉ CONDICIÓN LA ALTITUD INDICADA, ES IGUAL A LA ALTITUD VERDADERA UTILIZANDO AJUSTE ALTIMÉTRICO EN 29.92" HG Ò 1013.2 MB?	B	SI EL ALTÍMETRO NO TIENE ERRORES MECÁNICOS.	CUANDO ESTÁ A NIVEL DEL MAR, EN CONDICIONES DE ATMÓSFERA STANDARD	A 18.000 PIES MSL, CON EL ALTÍMETRO EN 29.92 HG.	CUANDO SE VUELA NIVELES DE CRUCERO
5	¿CUÁL ES EL INSTRUMENTO QUE UTILIZA LA PRESIÓN DINÁMICA Y ESTÁTICA PARA SU FUNCIONAMIENTO?	C	EL ALTÍMETRO	EL INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL	EL VELOCÍMETRO	EL INDICADOR DE PRESIÓN
6	¿QUÉ REPRESENTA LA MARCACIÓN DE COLOR ROJO, EN EL INDICADOR DE VELOCIDAD DE LA AERONAVE?	D	LA VELOCIDAD DE MANIOBRA	LA VELOCIDAD PARA LA EXTENSIÓN DE LOS FLAPS	LA VELOCIDAD DE TURBULENCIA	LA VELOCIDAD QUE NO SE PUEDE EXCEDER (VNE)
7	CUANDO EL PUNTERO Y LA BOLITA SE ENCUENTRAN DEL MISMO LADO ESTO INDIQUE QUE LA AERONAVE ESTA:	C	DERRAPANDO	EFFECTUADO UN VIRAJE COORDINADO	DESLIZANDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
8	LA VENTANILLA DE KOLLSMAN FORMA PARTE DEL :	C	VARIÓMETRO	VELOCÍMETRO	ALTÍMETRO	TODAS SON CORRECTAS
9	¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS QUE FORMAN LA "T" BÁSICA?	B	BRÚJULA, ALTÍMETRO, VELOCÍMETRO, HORIZONTE	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO, HORIZONTE Y GIRO DIRECCIONAL	BOLITA Y PUNTERO, HORIZONTE, GIRO DIRECCIONAL	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
10	¿CUALES INSTRUMENTOS DE LA AERONAVE FUNCIONAN MEDIANTE UN GIRÓSCOPO?	C	VELOCÍMETRO, HORIZONTE, INDICADOR VELOCIDAD VERTICAL	BRÚJULA, VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO	BOLITA Y PUNTERO, HORIZONTE, GIRO DIRECCIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
11	EN CASO DE FALLA DEL GIRO DIRECCIONAL, CON CUÁL INSTRUMENTO NOS PODEMOS APOYAR PARA ESTABLECER EL RUMBO	C	VOR	NDB	BRÚJULA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
12	SI EL ALTÍMETRO DEJA DE FUNCIONAR, CON CUÁLES INSTRUMENTOS SE PUEDE RECONOCER EL ASCENSO Y DESCENSO:	B	VELOCÍMETRO, GIRO DIRECCIONAL	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL Y HORIZONTE ARTIFICIAL	BOLITA Y PUNTEO, VELOCÍMETRO	A y C SON CORRECTAS
13	¿EL CAMBIO DE PRESIÓN ATMOSFÉRICA AFECTA LA INDICACIÓN DEL ALTÍMETRO?	A	VERDADERO	FALSO		
14	LOS TRES INSTRUMENTOS DE VUELO GIROSCÓPICOS INSTALADOS EN EL PANEL SON:	C	INDICADOR DE SUCCIÓN, GIRO DIRECCIONAL Y HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO, VARIÓMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE VIAJE Y LADEO, GIRO DIRECCIONAL Y HORIZONTE ARTIFICIAL	VARIÓMETRO, INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO Y GIRO DIRECCIONAL
15	DURANTE UN VIRAJE INICIADO DESDE EL NORTE, ¿CUÁL DE LAS REACCIONES ES CARACTERÍSTICA DE LA BRÚJULA MAGNÉTICA?	B	MOMENTÁNEAMENTE INDICARÁ UN VIRAJE MAYOR QUE EL VERDADERO EN LA MISMA DIRECCIÓN DEL VIRAJE.	MOMENTÁNEAMENTE INDICARÁ UN VIRAJE EN DIRECCIÓN OPUESTA Y LUEGO UN RETRASO CON RESPECTO AL VIRAJE REAL.	INDICARÁ VIRANDO LA DIRECCIÓN DESEADA Y LUEGO UN RETRASO CON RESPECTO AL VIRAJE REAL.	INDICARÁ VIRANDO EN DIRECCIÓN OPUESTA Y LUEGO CORRECTAMENTE EN LA DIRECCIÓN DESEADA.
16	ALGUNOS TIPOS DE INDICADORES DE PRESIÓN DE ACEITE, EMPLEAN COMO ELEMENTO SENSITIVO DE PRESIÓN:	C	UNA TERMOCUPLA	UNA CÁPSULA ANEROIDE	UN TRANSMITER	UNA RESISTENCIA VARIABLE
17	LOS DOS TIPOS DE SENSORES DE TEMPERATURA DE ACEITE, COMÚNMENTE UTILIZADOS EN AVIACIÓN SON:	B	DE MERCURIO Y ELÉCTRICO	DE TUBO CAPILAR Y ELÉCTRICO	ELÉCTRICO E HIDRÁULICO	ELÉCTRICO Y MAGNÉTICO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
18	EL SISTEMA ELÉCTRICO DE LOS TACÓMETROS, SE ALIMENTA DE:	A	SU PROPIO SISTEMA, INDEPENDIENTE DEL SISTEMA ELÉCTRICO DE LA AERONAVE	EL SISTEMA ELÉCTRICO DC. DE LA AERONAVE	DE LA BARRA DIRECTA DE LA BATERÍA	DE LA CORRIENTE PRODUCIDA POR LOS INVERTERS
19	LA PRESIÓN QUE PUEDEN SER TOMADAS EN EL TUBO PITOT ES:	A	LA PRESIÓN DINÁMICA	LA PRESIÓN DEL AIRE AMBIENTAL	A y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
20	LA PRESIÓN DINÁMICA DEL PITOT, ES SUMINISTRADA AL:	A	VELOCÍMETRO E INDICADOR DE NÚMERO MACH	ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO	BRÚJULA Y VELOCÍMETRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
21	LA PRESIÓN ESTÁTICA ES:	B	LA PRESIÓN DINÁMICA DEL AIRE	EL PESO DE UNA COLUMNA DE AIRE, SOBRE UNA SUPERFICIE ESPECÍFICA	AMBAS RESPUESTAS ANTERIORES	NINGUNAS DE LAS ANTERIORES
22	LA PRESIÓN ESTÁTICA ES SUMINISTRADA A:	C	LA BRÚJULA, RMI Y OIB	EL VELOCÍMETRO, EL ALTÍMETRO Y EL ACELERÓMETRO	EL VARIÓMETRO Y EL ALTÍMETRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
23	ALGUNOS ERRORES EN LOS ALTÍMETROS CONVENCIONALES SON: LA TRANSMISIÓN TARDÍA DE LA INFORMACIÓN E IMPERFECCIONES DE DISEÑO.	A	CIERTO	FALSO		
24	EL ERROR DE COMPRESIBILIDAD EN EL VELOCÍMETRO ES CAUSADO POR:	A	LA COMPRESIÓN DEL AIRE EN EL TUBO PITOT	LA PERCEPCIÓN DE UNA PRESIÓN ESTÁTICA ERRÓNEA	EXPANSIÓN DEL AIRE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
25	EL ALTÍMETRO CALIBRADO A QFE, INDICA EL NIVEL DE VUELO EN RELACIÓN CON:	A	EL TERRENO	EL NIVEL DEL MAR	EL PLANO DE REFERENCIA NORMAL (SPD)	EL NIVEL DE PRESIÓN AJUSTADO EN LA ESCALA BAROMÉTRICA
26	LA BRÚJULA MAGNÉTICA ESTÁ COMPUESTA POR:	D	ARMAZÓN	DOS IMANES	CARTA DE RUMBOS	A, B y C SON CORRECTAS
27	SI LOS INSTRUMENTOS DE POSICIÓN Y DE DIRECCIÓN DEL SISTEMA DE SUCCIÓN NO FUNCIONAN, SE PUEDE:	A	USAR EL COMPÁS MAGNÉTICO Y EL INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO	USAR EL VELOCÍMETRO Y TACÓMETRO	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
28	UN ERROR TÍPICO DE UN VARIÓMETRO ES:	B	SU DIFÍCIL LECTURA EN CASO DE TURBULENCIA	EL RETARDO EN LA INDICACIÓN AL INICIARSE UN ASCENSO O UN DESCENSO	NO POSEE ERRORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
29	LOS INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN SON:	C	BRÚJULA	GIRO DIRECCIONAL	A Y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
30	COMO SE CLASIFICAN LOS INSTRUMENTOS EN EL PANEL:	D	INSTRUMENTOS BÁSICOS DE VUELO	INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN	INSTRUMENTOS DEL MOTOR	TODAS LAS ANTERIORES
31	LOS TIPOS DE VELOCIDAD SON:	D	VELOCIDAD INDICADA	VELOCIDAD CALIBRADA	VELOCIDAD VERDADERA	TODAS LAS ANTERIORES
32	LAS PRESIONES QUE PUEDEN SER TOMADAS EN EL TUBO PITOT SE DEFINEN COMO: PRESIÓN AMBIENTAL IGUAL A PRESIÓN ESTÁTICA Y PRESIÓN DE IMPACTO IGUAL A PRESIÓN DINÁMICA.	A	CIERTO	FALSO		
33	EL VELOCÍMETRO, ES EL INSTRUMENTO BÁSICO QUE REGISTRA LA VELOCIDAD VERTICAL DE LA AERONAVE CON RESPECTO A LA MASA DE AIRE QUE LA RODEA.	B	CIERTO	FALSO		
34	EL N° MACH, ES LA RELACIÓN ENTRE LA VELOCIDAD VERDADERA AERODINÁMICA DEL AVIÓN (VVA) Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO.	A	CIERTO	FALSO		
35	EL PRINCIPIO DE BERNOULLI ESTABLECE:	D	LA PRESIÓN DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE, DISMINUYE AL DISMINUIR LA VELOCIDAD DEL AIRE.	TODA ACCIÓN PRODUCE UNA REACCIÓN DE IGUAL MAGNITUD Y DE SENTIDO OPUESTO.	UN CUERPO EN REPOSO TIENDE A PERMANECER EN REPOSO Y UN CUERPO EN MOVIMIENTO TIENDE A CONTINUAR EN MOVIMIENTO.	LA PRESIÓN DE UN FLUIDO, DISMINUYE EN LOS PUNTOS DE LA SUPERFICIE, SOBRE LA CUAL LA VELOCIDAD DEL FLUIDO AUMENTA.
36	LA ESCALA DE ALTITUD DEL ALTÍMETRO, VIENE EXPRESADA EN MILIBARES O PULGADAS DE MERCURIO.	B	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
37	LA TEMPERATURA, AUMENTA 2°C CADA 1.000 FT DE ALTITUD.	B	CIERTO	FALSO		
38	EL QNH INDICA LA ALTITUD SOBRE EL NIVEL DEL MAR:	A	CIERTO	FALSO		
39	LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA PRESIÓN Y LA VELOCIDAD DE LOS FLUIDOS, SE FUNDAMENTA EN:	C	LEY DE NEWTON	ACCIÓN Y REACCIÓN	TEOREMA DE BERNOULLI	DENSIDAD DE LAS PARTÍCULAS
40	FUNDAMENTALMENTE LOS INSTRUMENTOS PROPORCIONAN:	D	INFORMACIÓN SOBRE LAS DISTINTAS ACTUACIONES DE LA AERONAVE	MEDICIONES EN GENERAL	PARÁMETROS OPERACIONALES GENERALES	TODAS LAS ANTERIORES
41	LOS INSTRUMENTOS, SE CLASIFICAN SEGÚN SU PRINCIPIO DE OPERACIÓN EN :	C	DE NAVEGACIÓN Y DE VUELO	DE ACTITUD Y DE PRESIÓN	GIROSCÓPICOS Y DE PRESIÓN	MISCELÁNEOS
42	LOS INSTRUMENTOS QUE INDICAN LA ACTITUD DE LA AERONAVE SON:	B	EL ALTÍMETRO, EL VARIÓMETRO EL HORIZONTE ARTIFICIAL	EL HORIZONTE ARTIFICIAL, EL VARIÓMETRO Y EL COORDINADOR DE VIRAJES	VSI, EL VELOCÍMETRO	EL GIROCOMPÁS, EL VARIÓMETRO
43	DESDE EL PUNTO DE VISTA MECÁNICO EL ALTÍMETRO FUNCIONA MEDIANTE:	B	UNA VÁLVULA DE FLUJO REGULADO	UNA CÁPSULA ANEROIDE	POR CONEXIÓN DE LA CÁMARA DE AIRE ESTÁTICO DEL SISTEMA PITOT	A y C SON CORRECTAS
44	LOS INSTRUMENTOS GIROSCÓPICOS, SON: EL HORIZONTE ARTIFICIAL, EL GIRO DIRECCIONAL, EL COORDINADOR DE VIRAJES.	A	CIERTO	FALSO		
45	EL VELOCÍMETRO, EL VARIÓMETRO, EL ALTÍMETRO, SON INSTRUMENTOS QUE TRABAJAN POR PRESIÓN ATMOSFÉRICA.	A	CIERTO	FALSO		
46	¿EN LA CABINA DE MANDO DE LA AERONAVE, HAY INDICADORES DE CALENTAMIENTO DE PARTES DEL MOTOR?	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
47	LOS INSTRUMENTOS DEBEN TENER DETERMINADAS CARACTERÍSTICAS COMO: PESO, TAMAÑO, FACILIDAD DE LECTURA, AISLAMIENTO MAGNÉTICO Y CAPACIDAD DE SOPORTAR VIBRACIONES.	A	CIERTO	FALSO		
48	¿LOS INSTRUMENTOS PUEDEN TENER ERRORES?	A	CIERTO	FALSO		
49	¿A LOS INSTRUMENTOS SE LES DEBE HACER CALIBRACIÓN, AJUSTES DE INDICACIÓN, PRE-VUELO, INSPECCIÓN DIARIA, ETC.?	A	CIERTO	FALSO		
50	¿LOS INSTRUMENTOS SE DEBEN TENER CONSERVADOS Y MANTENIDOS?	A	CIERTO	FALSO		
51	¿LAS VIBRACIONES AFECTAN LOS DISTINTOS INSTRUMENTOS Y SISTEMAS DE LA AERONAVE?	A	CIERTO	FALSO		
52	LOS INSTRUMENTOS DIRECCIONALES DE LA AERONAVE SON:	C	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL	VARIÓMETRO, COMPÁS MAGNÉTICO Y VOR	COMPÁS MAGNÉTICO Y GIRO DIRECCIONAL	TODAS SON CORRECTAS
53	¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS DE ACTITUD?	D	INDICADOR DE VIRAJE	HORIZONTE ARTIFICIAL	GIRO DIRECCIONAL	TODOS LOS ANTERIORES
54	¿QUÉ SISTEMA PERMITE LA OPERACIÓN DEL VARIÓMETRO, VELOCÍMETRO Y ALTÍMETRO?	B	ELÉCTRICO	PITOT - ESTÁTICO	GIROSCÓPICO	PRESIÓN ESTÁTICO DINÁMICO
55	VOLANDO DE UNA ATMÓSFERA DE ALTA PRESIÓN HACIA UNA BAJA PRESIÓN, LA AERONAVE SE ENCONTRARÁ:	B	A MAYOR ALTURA QUE LA INDICADA	A MENOR ALTURA QUE LA INDICADA	NO HABRÁN CAMBIOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
56	LOS ERRORES DE LA BRÚJULA SON:	A	VIRAJE Y ACELERACIÓN	PRECESIÓN Y VIRAJE	RIGIDEZ Y VIRAJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
57	ES UNA PROPIEDAD O CARACTERÍSTICA QUE EXPERIMENTA UNA MASA, CUANDO GIRA A GRAN VELOCIDAD:	B	LA PRECESIÓN	LA RIGIDEZ	LAS OSCILACIONES	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
58	EL GIRÓSCOPO DEL INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO ES ACCIONADO POR:	A	SUCCIÓN O ELÉCTRICO	MAGNÉTICO	PRESIÓN NEUMÁTICA	GRAVEDAD
59	EN EL INDICADOR DE VIRAJE COORDINADO, LA BOLITA INDICA LA CALIDAD DEL VIRAJE Y EL PUNTERO EL SENTIDO DEL VIRAJE.	A	CIERTO	FALSO		
60	EL COORDINADOR DE VIRAJE OPERA MEDIANTE:	B	PRESIONES DIFERENCIALES DE AIRE	UN GIRÓSCOPO	LA INFORMACIÓN RECIBIDA POR LA BRÚJULA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
61	DEL SIGUIENTE GRUPO DE VELOCIDADES ¿CUÁL TIENE QUE VER CON ESFUERZOS ESTRUCTURALES?	B	VSO, VNO, VFE	VNE, VMO	VMO, VSO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
62	EL "VVI" (INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL) TIENE COMO CARACTERÍSTICA RESALTANTE:	B	CORRIGE POR TEMPERATURA	TIENE UN RETRASO EN LA INDICACIÓN	TIENE ADELANTO EN LA INDICACIÓN	INICIALMENTE DA UNA INDICACIÓN CONTRARIA A LA ACTUACIÓN
63	¿QUE SUCEDE CUANDO EN VUELO RECTO Y NIVELADO EL TUBO PITOT Y SU DRENAJE SE BLOQUEAN?	B	LA VELOCIDAD SE INCREMENTA HASTA EL LIMITE DE LA ESCALA	EL VELOCÍMETRO QUEDA CONGELADO EN LA ÚLTIMA INDICACIÓN	LA VELOCIDAD BAJA HASTA CERO (0)	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
64	¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS, QUE OPERAN MEDIANTE PRESIÓN DINÁMICA Y ESTÁTICA ?	A	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO, VARIÓMETRO	HORIZONTE ARTIFICIAL	GIRO DIRECCIONAL, HORIZONTE ARTIFICIAL	NINGUNA ES CORRECTA
65	¿CUÁLES SÓN LOS INSTRUMENTOS, QUE FUNCIONAN BAJO LAS PROPIEDADES GIROSCÓPICAS?.	C	GIRO	COMPÁS	HORIZONTE ARTIFICIAL, GIRO DIRECCIONAL, COORDINADOR DE VIRAJE	OTROS
66	SON INSTRUMENTOS ENERGIZADOS POR AIRE:	C	VELOCÍMETRO, VARIÓMETRO, GIRO DIRECCIONAL	HORIZONTE ARTIFICIAL, VARIÓMETRO, COORDINADOR DE VIRAJE	ALTÍMETRO, VARIÓMETRO, VELOCÍMETRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
67	¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS BÁSICOS DE UNA AERONAVE?	D	GIRO DIRECCIONAL, HORIZONTE ARTIFICIAL	COMPÁS, ALTÍMETRO	VARIÓMETRO, VELOCÍMETRO	TODAS LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
68	LOS INSTRUMENTOS QUE SUMINISTRAN INFORMACIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR SON:	B	INDICADORES DE: RPM., COMBUSTIBLE, VOLTÍMETRO, Y PRESIÓN	INDICADORES: TACÓMETRO, TEMPERATURA Y PRESIÓN DE ACEITE, TEMPERATURA EN LA CABEZA DE LOS CILINDROS Y PRESIÓN DE MANIFOLD	INDICADOR DE: MANIFOLD, AMPERÍMETRO, Y TEMPERATURA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
69	LA BRÚJULA FUNCIONA POR:	D	PRESIÓN	ESTÁTICA	DENSIDAD	MAGNETISMO
70	EL VARIÓMETRO, ES UN INDICADOR DE:	C	ACTITUD	PRESIÓN	VELOCIDAD VERTICAL	INCLINACIÓN Y NIVEL
71	EL TUBO PITOT ESTA DISEÑADO PARA RECIBIR :	B	PRESIÓN ESTÁTICA	PRESIÓN DINÁMICA	AMBAS PRESIONES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
72	EL TUBO PITOT DEBE ESTAR SITUADO EN:	C	UN LADO DE LA AERONAVE	LA PARTE INFERIOR	EN ÁREA DE MENOR TURBULENCIAS	NINGUNA ES CORRECTA
73	EL TUBO PITOT ES DE TOMA:	C	ESTÁTICA	EQUILIBRADA	DINÁMICA	DIFERENCIAL DE PRESIÓN
74	EL TUBO PITOT, LLEVA INSTALADA UNA RESISTENCIA ELÉCTRICA PARA:	C	SU BUEN FUNCIONAMIENTO	MEDIR SIN INTERFERENCIA	EVITAR LA FORMACIÓN DE HIELO	PREVENIR QUE SE ENFRÍE
75	LAS TOMAS ESTÁTICAS, SE ENCUENTRAN SITUADAS EN ÁREAS DE LA AERONAVE DONDE EL AIRE:	D	ESTÁ EN ASCENSO	VA EN DESCENSO	SE DESPLAZA	ESTÁ EN CALMA
76	EL TACÓMETRO EN MOTORES DE PISTÓN INDICA:	C	VELOCIDAD DE CARRERA DEL PISTÓN	REVOLUCIONES POR MINUTO DE LA HÉLICE EN CUALQUIER PASO ALTO O BAJO.	REVOLUCIONES POR MINUTO DEL CIGUEÑAL	DIFERENCIAL DE REVOLUCIONES EN EL ÁRBOL DE LEVAS Y EL CIGUEÑAL
77	LAS TOMAS ESTÁTICAS PUEDEN OBSTRUIRSE POR SUCIEDAD, POLVO O CUALQUIER OTRO ELEMENTO EXTRAÑO, ESTO DEBE COMPROBARSE EN LA:	C	SALIDA O DESPEGUE	ATERRIJAJE	INSPECCIÓN DE PRE-VUELO (360°)	NINGUNA DE ESTAS
78	SI LAS TOMAS ESTÁTICAS SE OBSTRUYEN, LOS INSTRUMENTOS QUE NO TENDRÍAN LECTURA SON:	D	LOS ACTIVADOS POR ROTACIÓN	LOS ACTIVADOS POR DINÁMICA	LOS ACTIVADOS POR GIRÓSCOPOS	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO
79	LA SUMA DE LA PRESIÓN DINÁMICA Y LA PRESIÓN ESTÁTICA, DEBE SER SIEMPRE:	B	DIFERENTE	CONSTANTE	DESIGUAL	NINGUNA ES CORRECTA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
80	EL ANEMÓMETRO (VELOCÍMETRO) TRANSFORMA LA PRESIÓN EN INDICACIÓN DE:	B	ALTITUD	VELOCIDAD	PRESIÓN Y TEMPERATURA TOTAL	ÁNGULO DE ASCENSO O DESCENSO
81	DURANTE UN MOVIMIENTO ACELERADO UNA BRÚJULA SE DESVÍA HACIA EL:	B	SUR	NORTE	ESTE	OESTE
82	SI EL TUBO PITOT SE OBSTRUYE EN VUELO POR FORMACIÓN DE HIELO ¿QUE OCURRE CON EL VELOCÍMETRO?	D	AUMENTA LA LECTURA DE LA VELOCIDAD	SE MANTIENE LA LECTURA DE LA ÚLTIMA VELOCIDAD INDICADA	DECRECE LA VELOCIDAD	SUMINISTRA INFORMACIÓN INEXACTA
83	LAS VELOCIDADES QUE SE PUEDEN LEER DIRECTAMENTE EN EL VELOCÍMETRO, SON:	D	IAS, VST, EAS, TAS	CAS, IAS, EAS, VST	TAS, CAS, IAS, VST	CAS, IAS
84	EN EL CASO DE NO PODER COMPROBAR LA DIFERENCIA DE ERROR ENTRE LA IAS Y LA CAS, SE PUEDE CONSIDERAR:	C	IAS IGUAL A TAS	CAS IGUAL VST	IAS IGUAL CAS	NINGUNA DE ESTAS
85	¿LA INDICACIÓN DEL VELOCÍMETRO VARIARÁ CON VIENTO DE FRENTE O DE COLA?	B	CIERTO	FALSO		
86	PARA LAS DIFERENTES INDICACIONES DE VELOCIDAD ¿CUALES SON LOS COLORES, QUE SE SUELEN UTILIZAR EN EL VELOCÍMETRO?	C	AMARILLO, ROJO, VERDE, NARANJA	VERDE, BLANCO, NEGRO, ROJO	BLANCO, VERDE, AMARILLO, ROJO	NINGUNA ES CORRECTA
87	UN GIRÓSCOPO OPERA MEDIANTE LOS PRINCIPIOS DE:	C	DIFERENCIAS DE PRESIONES ESTÁTICA Y DINÁMICA	VARIACIÓN DE LA PRESIÓN ESTÁTICA EXCLUSIVAMENTE	PRECESIÓN Y RIGIDEZ EN EL ESPACIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
88	¿QUÉ INFORMACIÓN SUMINISTRA EL INDICADOR DE FLUJO DE COMBUSTIBLE?	A	COMBUSTIBLE ENTRANDO AL MOTOR	COMBUSTIBLE NECESARIO PARA MANTENER UNA POTENCIA ESPECÍFICA	COMBUSTIBLE RETORNANDO AL TANQUE	FLUJO PRODUCIDO POR LAS BOMBAS DE COMBUSTIBLE
89	VNE SIGNIFICA:	C	VELOCIDAD NORMAL DE MANIOBRA	VELOCIDAD DE NO EXTENSIÓN DE FLAP	VELOCIDAD DE NUNCA EXCEDER	NINGUNA ES CORRECTA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
90	LA DESVIACIÓN MAGNÉTICA ES:	D	EL EFECTO DEL CAMPO MAGNÉTICO DE LA TIERRA SOBRE LA BRÚJULA	EL EFECTO DE LA FUERZA DE CORIOLIS SOBRE LA BRÚJULA	LA DIFERENCIA ANGULAR ENTRE EL NORTE VERDADERO Y EL NORTE MAGNÉTICO	EL ERROR INDUCIDO EN LA BRÚJULA POR EL CAMPO MAGNÉTICO PRODUCTO DE LOS EQUIPOS ELÉCTRICOS DE LA AERONAVE
91	¿SI LA TOMA DE PRESIÓN ESTÁTICA SE BLOQUEA QUE INFORMACIÓN SE APRECIARÁ EN EL ALTÍMETRO?	C	LA INDICACIÓN SE VA A CERO (0)	LA INDICACIÓN SE VA AL MÁXIMO DE LA ESCALA	LA INDICACIÓN SE CONGELA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
92	DURANTE UN DESCENSO CONSTANTE EL VELOCÍMETRO MARCA UNA REDUCCIÓN CONSTANTE DE LA VELOCIDAD, ESTO INDICA:	B	UNA POSIBLE FALLA DE LA VENTANILLA DE KOLLSMAN	UN POSIBLE BLOQUEO DEL TUBO PITOT	UN POSIBLE BLOQUEO DE LA PRESIÓN ESTÁTICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
93	EL GIRO DIRRECCIONAL REQUIERE DE UN AJUSTE APROXIMADAMENTE CADA QUINCE MINUTOS EN VUELO RECTO, NIVELADO Y DESACELERADO	A	VERDADERO	FALSO		
94	EL ALTÍMETRO FUNCIONA MEDIANTE:	C	PRESIÓN DINÁMICA	PRESIÓN STANDARD	PRESIÓN ESTÁTICA	PRESIÓN INTERNA
95	LA ALTITUD DE PRESIÓN, ES LA INDICADA CUANDO EL ALTÍMETRO HA SIDO AJUSTADO A:	B	QNH	QNE	QPE	QFF
96	UN ALTÍMETRO PODRÁ INDICAR, DE A ACUERDO CON SU AJUSTE:	D	ALTITUD	ALTURA	NIVEL DE VUELO	TODAS SON CORRECTAS
97	CUANDO SE AJUSTA EL ALTÍMETRO A QNE, ESTE INDICA:	C	ALTITUD	ELEVACIÓN	NIVEL DE VUELO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
98	EN ALGUNOS AVIONES DE NUEVA GENERACIÓN, SE INSTALAN VARIÓMETROS; A LOS CUALES SE LES INCORPORA UN ACELERÓMETRO, PARA QUE LA INDICACIÓN DE VARIACIÓN EN LA ALTITUD SEA MÁS RÁPIDA, (SIN RETARDO DEBIDO A EL SISTEMA)	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
99	LA BRÚJULA PRESENTA UN ERROR CARACTERÍSTICO DURANTE LOS VIRAJES AL ESTE U OESTE:	A	VERDADERO	FALSO		
100	LA DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN PUNTO, O UN NIVEL EN LA SUPERFICIE DE LA TIERRA ,O UNIDO A ELLA Y EL NIVEL MEDIO DEL MAR NOS INDICA:	A	ALTITUD	NIVEL DE VUELO	ELEVACIÓN	
101	SON ERRORES QUE PUEDEN AFECTAR LA LECTURA DE LA BRÚJULA:	D	EL ERROR DE ACELERACIÓN	EL ERROR DE NIVELACIÓN	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
102	EL INDICADOR DE DERRAPE (BOLA) ACTÚA, POR:	B	ENERGÍA ELÉCTRICA	FUERZAS DE ACELERACIÓN	PRESIÓN NEUMÁTICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
103	PARA SU FUNCIONAMIENTO, LA BRÚJULA MAGNÉTICA REQUIERE:	D	115 VOLTIOS CA	28 VOLTIOS CC	VACIO DE 4.34 PULGADAS	DE DOS IMANES
104	EL GIRO DIRECCIONAL, ES UN INSTRUMENTO QUE FUNCIONA BASADO EN EL PRINCIPIO DE:	C	LA DIFERENCIAL DE PRESIÓN BAROMÉTRICA	EL SISTEMA PITOT-ESTÁTICO	EL GIRÓSCOPO	LA TEMPERATURA EXTERNA DE LA AERONAVE
105	LA BRÚJULA, ES UN INSTRUMENTO PRIMARIO DE INDICACIÓN:	C	GIROSCÓPICO Y DE RUMBO	GIROSCÓPICO	DE RUMBO	ELECTROMAGNÉTICO
106	EL ELEMENTO PRINCIPAL DEL MECANISMO DE UN ALTÍMETRO ES:	C	LA VENTANILLA DE KOLLSMAN	EL INDICADOR DE LA ESCALA	LA CÁPSULA ANEROIDE	EL SENSOR ELECTRÓNICO DE ALTITUD GPS
107	¿CUÁL ES EL PRINCIPAL INSTRUMENTO BÁSICO, PARA REALIZAR UN VIRAJE EN UNA AERONAVE DE INSTRUCCIÓN PRIMARIA?	C	GIRO DIRECCIONAL	COMPAS GIROSCÓPICO	INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO	VELOCÍMETRO
108	UNA RATA ESTÁNDAR DE VIRAJE EN GRADOS POR SEGUNDO, EQUIVALE A:	D	1.5 GRADOS	2.5 GRADOS	1 GRADO	3 GRADOS
109	EL INSTRUMENTO UTILIZADO PARA MEDIR LA VELOCIDAD VERTICAL DEL AERONAVE ES:	A	EL VARIÓMETRO	EL ANEMÓMETRO	EL INDICADOR HORIZONTAL, VERTICAL	EL ALTÍMETRO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
110	LA RELACIÓN QUE HAY ENTRE LA VELOCIDAD VERDADERA, Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO, ES REGISTRADA POR EL INSTRUMENTO LLAMADO:	A	INDICADOR DE NO° DE MACH	REGISTRADOR DE VUELO	ANEMÓMETRO	RADAR
111	¿CUÁL ES EL ERROR MÁXIMO PERMISIBLE DURANTE UN CHEQUEO OPERACIONAL DE PREVUELO EN UN ALTÍMETRO?	D	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 150 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 150 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 500 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 75 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO
112	¿CUAL ES LA DIFERENCIA MÁXIMA PERMITIDA ENTRE DOS ALTÍMETROS DURANTE UN VUELO?	A	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 150 PIES ENTRE AMBOS	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 75 PIES ENTRE AMBOS	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 500 PIES ENTRE AMBOS	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 50 PIES ENTRE AMBOS
113	¿QUÉ MARCA EL INDICADOR DE TAS?	B	TEMPERATURA DEL AIRE ESTÁTICO	VELOCIDAD RESPECTO AL AIRE	TEMPERATURA AMBIENTE	VELOCIDAD RESPECTO A LA TIERRA
114	¿QUÉ SIGNIFICA VMO?	D	VELOCIDAD LÍMITE DE VUELO	VELOCIDAD MÁXIMA DE VUELO	VELOCIDAD DE MANIOBRA	VELOCIDAD MÁXIMA DE OPERACIÓN
115	LOS INSTRUMENTOS BASADOS EN LA MEDICIÓN DE PRESIÓN, SÓN :	C	HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE VIRAJES	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO	BRÚJULA
116	EL SISTEMA DE MEDICIÓN DE PRESIONES, CONSTA DE TOMAS DINÁMICAS Y TOMAS:	C	VARIABLES	SUPERFICIALES	ESTÁTICAS	DE FLUJO RESTRINGIDO
117	LA VERIFICACIÓN POR CONDICIÓN, DE LAS TOMAS DE PRESIÓN ESTÁTICA, SE REALIZARÁN:	C	EN VUELO	DURANTE EL DESPEGUE	EN LA INSPECCIÓN DE PRE-VUELO (360°)	ANTES DEL ATERRIZAJE
118	EL ANEMÓMETRO(VELOCÍMETRO) NECESITA MEDIR LA PRESIÓN ESTÁTICA TOTAL PARA SU FUNCIONAMIENTO:	A	CIERTO	FALSO		
119	LA AGUJA INDICADORA DEL VELOCÍMETRO, REFLEJA SIEMPRE LA VELOCIDAD DE LAS PARTÍCULAS DE AIRE QUE RODEAN EL AERONAVE:	B	CIERTO	FALSO		
120	LA VELOCIDAD TAS, SERÁ LA VELOCIDAD IAS O CAS , CORREGIDA POR:	C	VIENTO	ALTURA	DENSIDAD	PRESIÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
121	LA VELOCIDAD IAS Y LA VELOCIDAD TAS, SON SIEMPRE IGUALES:	B	VERDADERO	FALSO		
122	LA LÍNEA ROJA EN UN VELOCÍMETRO INDICA:	A	VNE	VNO	VS1	VSO
123	EL ARCO AMARILLO EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD, INDICA :	D	VELOCIDAD NORMAL DE OPERACIÓN (VNO)	VELOCIDAD NORMAL DE ASCENSO	VELOCIDAD NORMAL DE OPERACIÓN CON FLAPS EXTENDIDOS	VELOCIDAD MÍNIMA DE CONTROL
124	EL CÓDIGO DE MARCAS Y COLORES DEL VELOCÍMETRO TOMAN COMO REFERENCIA LAS VELOCIDADES:	A	IAS	CAS	TAS	EAS
125	CUANDO EL ALTÍMETRO SE AJUSTA CON 1.013,2 HPA ,INDICA:	B	ALTITUD DE DENSIDAD	ALTITUD DE PRESIÓN	ALTITUD REAL	NO SE PUEDE AJUSTAR
126	PARA QUE UN ALTÍMETRO INDIQUE NIVELES DE VUELO, DEBERÁ ESTAR AJUSTADO CON:	A	1.013,2 HPA IGUAL A 29.92"	QNH	QFE	800 HP
127	EL AMPERÍMETRO INDICA:	B	INTENSIDAD DE CORRIENTE ELÉCTRICA	LA CORRIENTE PRODUCIDA POR EL GENERADOR	EL VOLTAJE DE LA BATERÍA	LAS REVOLUCIONES DEL GENERADOR
128	EN UN GIRÓSCOPO SE LLAMA RIGIDEZ EN EL ESPACIO, A LA CARACTERÍSTICA DE:	C	PERMANECER INMÓVIL	ESTAR PARADO	RESISTENCIA AL CAMBIO DE POSICIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
129	LAS TRES POSIBLES INFORMACIONES QUE SUMINISTRA EL INDICADOR DE LADEO SON:	D	DERRAPE	DESLIZAMIENTO	EQUILIBRIO ENTRE LA FUERZA CENTRIFUGA Y LA CENTRÍPETA	TODAS LAS ANTERIORES
130	¿CUAL ES EL TIEMPO PROMEDIO EN EL CUAL SE DEBE AJUSTAR EL GIRO DIRECCIONAL DURANTE UN VUELO RECTO, NIVELADO Y NO ACELERADO	D	CADA 5 MINUTOS	CADA 10 MINUTOS	SOLAMENTE ANTES DEL DESPEGUE	CADA 15 MINUTOS
131	LOS ERRORES DE BRÚJULA, PRODUCIDOS POR DISTINTOS CAMPOS MAGNÉTICOS, SE LLAMAN:	B	DERIVAS	DESVIACIONES	DECLINACIÓN	VARIACIÓN
132	EL ERROR DE ACELERACIÓN DE LA BRÚJULA AL INICIAR UN VIRAJE SE MANIFIESTA INDICANDO:	D	MÁS AL NORTE	MÁS AL SUR	NO SE MODIFICA EL RUMBO	OSCILACIONES CONTINUAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
133	EL INDICADOR DE TEMPERATURA EXTERIOR, ES MUY IMPORTANTE PUESTO QUE PERMITE:	B	INFORMAR DEL FRÍO QUE HACE AFUERA	CONOCER CUANDO APLICAR CALEFACCIÓN AL CARBURADOR	AUMENTA LA VELOCIDAD DEL MOTOR	REDUCIR LA PRESIÓN DE ACEITE
134	EL AJUSTAR LAS R.P.M. A SUS VALORES RECOMENDADOS, ES IMPORTANTE PARA:	D	IR A MAYOR VELOCIDAD	ASCENDER MÁS RÁPIDAMENTE	AJUSTAR EL CONSUMO DE GASOLINA	PRESERVAR LA INTEGRIDAD DEL MOTOR
135	EN CASO DE PÉRDIDA DEL VELOCÍMETRO, EL PILOTO DEBE MANTENER EL VUELO POR:	C	EL VARIÓMETRO Y EL PUNTERO	EL HORIZONTE Y EL PUNTERO	EL HORIZONTE, EL ALTÍMETRO, Y EL VARIÓMETRO	TODAS LAS ANTERIORES
136	EN CASO DE PÉRDIDA DEL ALTÍMETRO Y EL VARIÓMETRO, EL PILOTO DEBE MANTENER EL VUELO POR:	B	EL HORIZONTE, Y EL VELOCÍMETRO	EL HORIZONTE, EL PUNTERO, EL VELOCÍMETRO	EL GIRO DIRECCIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
137	PODEMOS EXCEDER LA VNE EN AIRE SUAVE O CALMADO Y CON PRECAUCIÓN.	B	CIERTO	FALSO		
138	EL EXTREMO DONDE COMIENZA EL ARCO BLANCO (DE MENOR VELOCIDAD A MAYOR) CORRESPONDE A LA :	B	VS	VSO	VA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
139	EL ALTÍMETRO FUNCIONA MEDIANTE PRESIÓN ATMOSFÉRICA	A	VERDADERO	FALSO		
140	EL VARIÓMETRO NOS INDICA LA VELOCIDAD VERTICAL	B	FALSO	VERDADERO		
141	EL FUNCIONAMIENTO DE LA BRÚJULA ES POR MAGNETISMO	A	VERDADERO	FALSO		
142	SU FUNCIÓN ES EL DE MEDIR LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN DE UN MECANISMO Y NOS INDICA LA VELOCIDAD EN REVOLUCIONES POR MINUTO	C	ALTÍMETRO	VARIÓMETRO	TACÓMETRO	VELOCÍMETRO
143	LA T BÁSICA ESTÁ CONFORMADA POR EL ANEMÓMETRO, VARIÓMETRO, ALTÍMETRO, GIRO DIRECCIONAL, HORIZONTE ARTIFICIAL	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
144	LA CORRIENTE PRODUCIDA POR EL GENERADOR ES MEDIDA EN EL:	B	ALTÍMETRO	AMPERÍMETRO	VELOCÍMETRO	INDICADOR DE VIRAJE Y BANQUEO
145	LA VNE ESTA INDICADA EN EL ANEMÓMETRO POR UNA LÍNEA VERDE	A	FALSO	VERDADERO		
146	LA VELOCIDAD MÁXIMA DE OPERACIÓN ES	C	VME	VAI	VMO	AIP
147	LA BRÚJULA ESTÁ SUJETA A ERRORES PROVOCADOS POR LA ACELERACIÓN, LA DESACELERACIÓN Y LA CURVATURA DEL CAMPO MAGNÉTICO TERRESTRE EN ESPECIAL EN ALTAS LATITUDES	A	VERDADERO	FALSO		
148	LA PRESIÓN ESTÁTICA ES EL PESO DE UNA COLUMNA DE AIRE, SOBRE UNA SUPERFICIE ESPECÍFICA	A	VERDADERO	FALSO		
149	EN CASO DE PÉRDIDA DEL ALTÍMETRO Y EL VARIÓMETRO, EL PILOTO DEBE MANTENER EL VUELO POR EL GIRO DIRECCIONAL	B	VERDADERO	FALSO		
150	LOS INSTRUMENTOS BASADOS EN LA MEDICIÓN DE PRESIÓN, SON EL VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO	A	VERDADERO	FALSO		
151	EL GIRO DIRECCIONAL, ES UN INSTRUMENTO QUE FUNCIONA BASADO EN EL PRINCIPIO DE EL GIRÓSCOPO	A	VERDADERO	FALSO		
152	LOS INSTRUMENTOS, SE CLASIFICAN SEGÚN SU PRINCIPIO DE OPERACIÓN EN GIRÓSCOPOS Y DE PRESIÓN	B	FALSO	VERDADERO		
153	SI EL TUBO PITOT SE OBSTRUYE EN VUELO NOS PROPORCIONA INFORMACIÓN INEXACTA	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
154	LA VNE SIGNIFICA VELOCIDAD DE NUNCA EXCEDER	A	VERDADERO	FALSO		
155	LOS INSTRUMENTOS DEL MOTOR NOS INDICAN PRESIÓN Y TEMPERATURA	A	VERDADERO	FALSO		
156	UN ALTÍMETRO PODRÁ INDICAR ALTITUD	B	FALSO	VERDADERO		
157	EL INDICADOR DE DERRAPE (BOLA) FUNCIONA POR FUERZAS DE ACELERACIÓN	A	VERDADERO	FALSO		
158	CUANDO SE AJUSTA EL ALTÍMETRO A QNE, ESTE NOS INDICA NIVELES DE VUELO:	A	VERDADERO	FALSO		
159	¿QUÉ ELEMENTO PERMITE COMPENSAR EL COMPÁS MAGNÉTICO	A	UN CONJUNTO COMPENSADOR MAGNÉTICO	UNOS PEQUEÑOS ELECTRO-IMANES	LA DENSIDAD DEL LÍQUIDO DONDE FLOTAN LOS IMANES	
160	¿QUÉ PARTICULARIDAD DEBE TENER UNA MARCA REFERENCIAL PINTADA CUANDO LA EFECTÚA ENCIMA DEL VIDRIO DE UN INSTRUMENTO	B	DEBE SER LO MÁS DELGADA POSIBLE	NO DEBE INTERFERIR CON LA LECTURA DEL INSTRUMENTO	NO DEBE SER REFLECTANTE	
161	¿PARA QUÉ VALORES DE PRESIONES SE UTILIZA EL TUBO BOURDON	C	BAJAS.	RELATIVAMENTE BAJAS	RELATIVAMENTE ALTAS	
162	¿QUÉ ELEMENTO SIRVE PARA LA EXPANSIÓN TÉRMICA DEL LÍQUIDO DEL COMPÁS MAGNÉTICO?	A	UN DIAFRAGMA O FUELLE	UNA VENTILACIÓN AL EXTERIOR.	UN PEQUEÑO ESTANQUE	
163	¿EL EJE IMAGINARIO QUE SE EXTIENDE DE PUNTA A PUNTA DE LAS ALAS DEL AVIÓN ES?	A	TRANSVERSAL	VERTICAL	LONGITUDINAL	
164	¿EN QUE MEDIDA INDICA, LA PRESIÓN LA ESCALA BAROMÉTRICA DEL ALTÍMETRO.	C	EN HECTOPASCALES	EN PULGADAS	EN PULGADAS DE MERCURIO	
165	¿PARA EVITAR LA ENTRADA DE HUMEDAD Y MATERIAS EXTRAÑAS SE DEBE	B	COLOCAR TIRRO SELLANTE	COLOCAR CUBIERTA DE LONA	APLICAR SILICÓN	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
166	¿LA AGUJA MEDIANA DEL ALTÍMETRO NOS INDICA	B	CIENTOS DE PIES	MILES DE PIES	DECENAS DE MILES DE PIES	
167	¿EL TUBO PITOT ES UNA UNIDAD QUE SE INSTALA PARALELA	C	AL EJE TRANSVERSAL	AL EJE VERTICAL	AL EJE LONGITUDINAL	
168	EXISTEN TRES (03) CLASES DE VELOCIDAD	C	LA INDICADA, LA INFORMADA Y LA VERDADERA	LA CALIBRADA, LA ANEMOMÉTRICA Y LA INDICADA	LA VERDADERA, LA CALIBRADA Y LA INDICADA	
169	¿EL INDICADOR DE SUCCIÓN INDICA EN HG Y NORMALMENTE TIENE UNA ESCALA QUE VA DE:	A	0 A 10 PULGADAS	0 A 15 PULGADAS	0 A 20 PULGADAS	
170	¿EL GIRO DIRECCIONAL PUEDE REEMPLAZAR LA BRÚJULA MAGNÉTICA?	B	CIERTO	FALSO		
171	¿CUAL INDICADOR DA UNA INDICACIÓN VISUAL DE LA POSICIÓN DE VUELO DEL AVIÓN EN RELACIÓN A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA	B	GIRO DIRECCIONAL	HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE INCLINACIÓN Y VIRAJE.	
172	¿LA BRÚJULA DEL "TIPO PILOTO" ES UN INSTRUMENTO DE LECTURA DIRECTA QUE INDICA CONSTANTEMENTE:	C	LA PRESIÓN MAGNÉTICA	LA HUMEDAD DEL AMBIENTE	EL RUMBO DEL AVIÓN.	
173	LA FUERZA POR UNIDAD DE SUPERFICIE QUE EJERCE EL AIRE QUE FORMA LA ATMOSFERA SOBRE LA SUPERFICIE TERRESTRE	C	PRESIÓN CALIBRADA	PRESIÓN VERDADERA	PRESIÓN ATMOSFÉRICA	
174	¿UN RADAR ALTÍMETRO, INDICA ALTITUD SOBRE EL NIVEL DE LA TIERRA	A	CIERTO	FALSO		
175	¿LA BATERÍA DEL "ELT" DEBE TENER LA FECHA DE REPLAZO MARCADO EN UN SITIO VISIBLE DEL TRANSMISOR.	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
176	¿MIDE LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA PERMANENTEMENTE, A TRAVÉS DE LAS TOMAS ESTÁTICAS, BASADO EN LA VARIACIÓN DE PRESIÓN DEBIDA A LA ALTURA.	B	VARIÓMETRO	ALTÍMETRO	VELOCÍMETRO	MANIFOLD
177	¿EL VARIÓMETRO INDICA, POR LO TANTO, EL RÉGIMEN DE CAMBIO DE ALTURA, EN ASCENSOS O DESCENSOS Y LOS INDICA EN:	A	EN PIES POR MINUTO	EN PULGADAS DE MERCURIO	EN GRADOS DE ACIMUT	
178	¿CUAL COMPONENTE ES UTILIZADO PARA DAR LA INDICACIÓN DEL NAVEGADOR VOR GENERALMENTE VHF NAV.	A	OBI	OBS	TO/FROM	RMI



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	LECTURA	MOTIVACIÓN	PROGRAMACIÓN	CONCLUSIÓN	
2	ESTABLECER UNA RELACIÓN HUMANA SÓLIDA, SANA Y PRODUCTIVA CON SUS ESTUDIANTES DEPENDE DEL CONOCIMIENTO QUE TENGA EL INSTRUCTOR:	A	CIERTO	FALSO			
3	UNO DE LOS OBSTÁCULOS QUE PUEDE ENCONTRAR UN ALUMNO DURANTE EL APRENDIZAJE ES:	C	PERCEPCIÓN	VUELO	PERDIDA DE INTERÉS	A Y C SON CORRECTAS	
4	ENTRE LOS MECANISMOS DEFENSIVOS QUE SU ALUMNO PUEDE DESARROLLAR SE ENCUENTRAN:	A	AGRESIÓN	IMPACIENCIA	MOTIVACIÓN	CORRELACIÓN O PROEFICIENCIA	
5	UN JUICIO CRÍTICO EFECTIVO CUBRE PUNTOS TANTO FUERTES COMO DÉBILES:	A	CIERTO	FALSO			
6	SE CONSIDERA QUE EXISTE UNA BARRERA PARA UNA COMUNICACIÓN EFECTIVA CUANDO:	D	SE PIERDE LA VERDADERA ESENCIA AL COMUNICAR	CUANDO HAY CONFUSIÓN ENTRE EL SÍMBOLO Y LA COSA SIMBOLIZADA	SE USAN EN EXCESO LAS ABSTRACCIONES	TODAS LAS ANTERIORES	
7	CUANDO SE USAN TODOS LOS SENTIDOS, EL APRENDIZAJE ES MÁS EFECTIVO:	A	CIERTO	FALSO			
8	PARA QUE UNA CRÍTICA SEA EFECTIVA, ESTA DEBE SER:	E	OBJETIVA	FLEXIBLE	CONSTRUCTIVA	BIEN ORGANIZADA	TODAS LAS ANTERIORES
9	EL ELOGIO Y LA ALABANZA ESTIMULAN Y REFUERZAN EL RECUERDO :	A	CIERTO	FALSO			
10	LA PARTE MÁS IMPORTANTE DE CUALQUIER PRESENTACIÓN ORAL ES LA INSTRUCCIÓN.	A	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:	A	CIERTO	FALSO			
12	LAS COSAS QUE SE REPITEN A MENUDO SE RECUERDAN MEJOR.	A	CIERTO	FALSO			
13	SE ENTIENDE POR ATENCIÓN, AL PROCESO DE EXTRACCIÓN DE INFORMACIÓN:	A	CIERTO	FALSO			
14	UNA CRÍTICA DEBE PREVER DIRECCIÓN Y GUÍA PARA DISMINUIR O MANTENER EL NIVEL DE EJECUCIÓN:	A	CIERTO	FALSO			
15	MEMORIA DE LAS COSAS, USUALMENTE O A MENUDO REPETIDAS, SE REFIERE A LA LEY DE:	B	DISPOSICIÓN	EJERCICIO	EFECTO	INTENSIDAD	
16	EL PROCESO DE APRENDIZAJE ENVUELVE UN CAMBIO DE COMPORTAMIENTO QUE RESULTA DE:	D	NECESIDADES HUMANAS	UNA REACCIÓN EMOCIONAL	UNA AMENAZA	UNA ACTIVIDAD DE APRENDIZAJE	
17	LOS CUATROS NIVELES BÁSICOS DEL APRENDIZAJE SON: FAMILIARIZARSE, COMPRENSIÓN, APLICACIÓN Y CORRELACIÓN.	A	CIERTO	FALSO			
18	LOS INSTRUCTORES PUEDEN USAR LAS AYUDAS DE INSTRUCCIÓN PARA MEJORAR LA COMUNICACIÓN ENTRE ELLOS Y SUS ALUMNOS:	A	CIERTO	FALSO			
19	EL OBJETIVO PRINCIPAL DEL ROL DE FACILITADOR CONSISTE EN:	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:	A	CAMBIOS DE CONDUCTA	ADAPTACIÓN	DESEQUILIBRIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
21	LAS CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE FACILITAR ES:	C	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 :	C	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:	A	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:	C	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:	C	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	UNA ACTIVIDAD	UN OBJETIVO	UN PROPÓSITO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
27	UN OBJETIVO DEBE :	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?	A	SI	OCASIONALMENTE	NO		
29	LOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS FORMAN PARTE DE :	C	EL OBJETIVO GENERAL	LOS OBJETIVOS TERMINALES	LOS CAMBIOS PARA EL LOGRO DE UN PROPÓSITO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
30	LA TAXONOMÍA DE BLOOM INDICA :	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	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	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:	A	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	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:	D	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:	A	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:	A	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 :	A	ADECUADAS AL ENTORNO	USADAS CON MODERACIÓN	MOTIVADORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
39	LAS PREGUNTAS AYUDAN AL FACILITADOR A :	A	DESARROLLAR LOS PROCESOS MENTALES DE LOS PARTICIPANTES	ORGANIZAR LAS IDEAS DEL FACILITADOR	DETECTAR LA CAPACIDAD DE LOS PARTICIPANTES	NINGUNA SON CORRECTAS	
40	ANTES DEL CIERRE DE CLASES SE DEBE:	C	COMPRIMIR LA INFORMACIÓN	TRANSMITIR LA INFORMACIÓN QUE FALTO EN LA SEGUNDA ETAPA	SINTETIZAR Y CONCLUIR EL TEMA	A Y C SON CORRECTAS	
41	EN EL PROCESO DE MEMORIA, LA FASE EVOCACIÓN:	A	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:	C	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:	C	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:	A	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	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	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:	D	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".	A	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	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:	D	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:	C	LOS ERRORES STANDARDS NO SE PRESENTAN.	LAS MEDIDAS DE TENDENCIAS CENTRAL SON INDIVIDUALES Y NO EN GRUPO.	EL EFECTO DE "HALO" PUEDE INFLUIR EN LA CORRECCIÓN DEL EXAMEN.	LA LÓGICA ES MUY EFECTIVA PARA LOGRAR OBJETIVIDAD.	
52	EL INSTRUCTOR DEBE RECOMENDAR EL VUELO DE CHEQUEO:	D	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:	D	CONTRIBUYEN A UNA MEJOR INFORMACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL MATERIAL A SER UTILIZADO PARA EL APRENDIZAJE.	HACEN LA CLASE AMENA.	AHORRAN TRABAJO AL INSTRUCTOR.	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS.	
54	LA MOTIVACIÓN ES UNA FUERZA GENERADA POR:	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:	D	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:	D	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	FACILITA EL APRENDIZAJE DE NUEVOS ELEMENTOS.	ENTORPECE LA ADQUISICIÓN DE NUEVOS CONOCIMIENTOS.	AMBOS	NINGUNA	
58	EN UNA CRÍTICA BIEN CONDUCTIDA:	D	LA AGRESIVIDAD MOTIVA AL ALUMNO.	LA NO ESPECIFICIDAD ACLARA LOS ERRORES.	EL ALUMNO NUNCA DEBE AUTOCRITICARSE	LOS RESULTADOS SON POSITIVOS.	
59	ES PREFERIBLE:	C	APRENDER BIEN DESDE EL PRINCIPIO	CREAR HÁBITOS Y TRANSFERENCIAS POSITIVAS	AMBOS	NINGUNO.	
60	LA EVALUACIÓN ESCRITA ES MÁS OBJETIVA CUANDO:	D	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:	A	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	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:	C	SE VUELA POR PRIMERA VEZ ESE EQUIPO EN CUESTIÓN.	HAY DUDAS RESPECTO A LA TEORÍA DE PESO Y BALANCE.	HA PASADO ALGÚN TIEMPO SIN VOLAR ESE EQUIPO.	SE ENSAYAN NUEVOS PROCEDIMIENTOS Y MANIOBRAS.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
64	SE DICE QUE UNA PRUEBA O EVALUACIÓN ES VÁLIDA CUANDO:	A	MIDE REALMENTE LO QUE SE QUIERE MEDIR.	MANTIENE CONSISTENCIA EN LOS PUNTAJES DURANTE EL TIEMPO	AMBAS	NINGUNA	
65	LA PÉRDIDA DE INTERÉS ES UNO DE LOS OBSTÁCULOS QUE PUEDE ENCONTRAR UN ALUMNO DURANTE SU APRENDIZAJE	A	CIERTO	FALSO			
66	LA AGRESIÓN NO ES UNO DE LOS MECANISMOS DEFENSIVOS QUE PUEDE DESARROLLAR UN ALUMNO.	B	CIERTO	FALSO			
67	CUANDO SE PIERDE LA VERDADERA ESENCIA AL COMUNICAR Y HAY CONFUSIÓN ¿SE CONSIDERA QUE HAY UNA COMUNICACIÓN EFECTIVA?	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	CIERTO	FALSO			
69	SE PUEDE MOTIVAR DE MANERA POSITIVA Y NEGATIVA SIENDO LA SEGUNDA LA QUE OBTIENE MEJORES RESULTADOS	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	CIERTO	FALSO			
71	LA APLICACIÓN ES UN NIVEL BÁSICO DEL APRENDIZAJE	A	CIERTO	FALSO			
72	LA DESMOTIVACIÓN Y EL DESINTERÉS SON CARACTERÍSTICAS QUE DEBE TENER UN ALUMNO	B	CIERTO	FALSO			
73	¿LAS AYUDAS DE INSTRUCCIÓN MEJORAN LA COMUNICACIÓN ENTRE INSTRUCTORES Y ALUMNOS?	A	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	A	CIERTO	FALSO			
75	LA PERCEPCIÓN DEL ESTUDIANTE SE DESARROLLA TAMBIÉN MEDIANTE EL CAMBIO DE ACTIVIDADES	A	CIERTO	FALSO			
76	GENERALMENTE LOS MENSAJES COMUNICADOS NO PUEDEN SER DISTORSIONADOS	B	CIERTO	FALSO			
77	LA COMUNICACIÓN NO REQUIERE DE UN RECEPTOR	B	CIERTO	FALSO			
78	EL INSTRUCTOR DEBE EMPLEAR TRANSFERENCIAS POSITIVAS Y PROFESIONALISMO AL ENSEÑAR	A	CIERTO	FALSO			
79	LO REMOTO ES UNA ESTRATEGIA DE APRENDIZAJE YA QUE SE RECUERDA FÁCILMENTE	B	CIERTO	FALSO			
80	INSTRUCTORES Y ESTUDIANTES JUEGAN UN PAPEL IGUALMENTE ACTIVO EN EL PROCESO DE APRENDIZAJE	A	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
81	EL APRENDIZAJE NO ES UN PROCESO ACTIVO	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	A	CIERTO	FALSO			
83	LA PRÁCTICA ES NECESARIA, A MEDIDA QUE UN ALUMNO GANA PRO EFICIENCIA EN UNA HABILIDAD.	A	CIERTO	FALSO			
84	EL APRENDIZAJE DE LOS ESTUDIANTES SE MIDE MEDIANTE PRUEBAS Y EVALUACIONES OBJETIVAS	A	CIERTO	FALSO			



Radionavegación

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	EL PROCESO COMPLETO DE UNA ONDA, DESDE EL COMIENZO EN CERO, PASANDO POR UN MÁXIMO, UN OTRO CERO, UN MÍNIMO Y VOLVIENDO DE NUEVO A CERO. SE LLAMA:	B	AMPLITUD DE ONDA	CICLO	LARGO DE ONDA	FRECUENCIA	TODAS SON CORRECTAS
2	¿CUÁLES SON LAS CATEGORÍAS DE UN ILS?	A	CATEGORÍA I, II, III	CATEGORÍA "A", "B", "C"	A Y B SON CORRECTAS		
3	UN AVIÓN A REACCIÓN SE ENCUENTRA VOLANDO A 10.000 FT EN UN PATRÓN DE ESPERA, ¿CUÁL SERÁ LA MÁXIMA VELOCIDAD QUE DEBE MANTENER?	B	MACH .78	210 KTS IAS	250 KTS IAS	NO HAY RESTRICCIÓN DE VELOCIDAD	
4	LA MORA O ALTITUD MÍNIMA FUERA DE LA RUTA:	C	ES IGUAL A LA MEA	NO GARANTIZA EL FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS FUERA DE UNA AEROVÍA	GARANTIZA EL FRANQUEAMIENTO CON 1.000 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN ÁREAS LLANAS Y 2.000 FT EN ÁREAS MONTAÑOSAS.	EQUIVALE A LA MSA.	
5	CON UN RUMBO MAGNÉTICO DE 245°, EL OBS EN 245° CON EL CDI CENTRADO Y LA BANDERA TO/FROM INDICANDO FROM, MI POSICIÓN ES:	C	ENTRANDO A LA ESTACIÓN POR EL RDL 245	CRUZANDO EL RDL 245	SALIENDO DE LA ESTACIÓN POR EL RDL 245	ABEAM 245	
6	MI RUMBO MAGNÉTICO ES 065°, EL OBS EN 065° Y EL CDI CENTRADO, LA BANDERA TO/FROM ME INDICA TO, MI POSICIÓN ES:	C	ENTRANDO POR EL RDL 065	SALIENDO POR EL RDL 245	ENTRANDO POR EL RDL 245	SALIENDO POR RDL 065	
7	ESTOY SALIENDO POR EL RDL 300 Y ME ORDENAN SALIR POR EL RDL 325, MI RUMBO MAGNÉTICO DE CORTE SERA:	A	010°	345°	280°	255°	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
8	ESTOY SALIENDO POR EL RDL 360 Y ME ORDENAN DESDE MI POSICIÓN INTERCEPTAR Y SALIR POR EL RDL 090 EL PROCEDIMIENTO A SEGUIR ES:	C	VIRAR A RUMBO 360	VIRAR A RUMBO 090	VIRAR A RUMBO 135	VIRAR A RUMBO 315	
9	ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 180 Y ME ORDENAN ENTRAR POR EL RDL 205, MI RUMBO SERÁ DE:	A	295°	090°	255°	145°	
10	ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 270 Y ME MANDAN A ENTRAR POR EL RDL 360, EL PROCEDIMIENTO ES:	D	VOLAR RUMBO 090°	VOLAR RUMBO 045°	VOLAR RUMBO 360 HASTA EL RDL 340 Y LUEGO TOMAR RUMBO 090°	VOLAR RUMBO 360 HASTA EL RDL 290 Y LUEGO TOMAR RUMBO 090°	
11	ESTOY SALIENDO POR EL RDL 090 Y ME MANDAN A REGRESAR HACIENDO UN VIRAJE DE BASE (GOTA) 30° POR LA IZQUIERDA, EL PROCEDIMIENTO SERÁ:	D	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL 040° POR UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL 040° POR UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA DERECHA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL RUMBO 060° POR UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL RUMBO 060° POR UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA DERECHA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	
12	ESTOY SALIENDO POR EL RDL 135 Y ME MANDAN A REGRESAR EFECTUANDO UN VIRAJE DE PROCEDIMIENTO 45/180 POR LA DERECHA, EL MÉTODO A SEGUIR ES:	A	GIRO A LA DERECHA RUMBO 180° DURANTE UN MINUTO, LUEGO POR LA IZQUIERDA 360° HASTA INTERCEPTAR EL RDL 135	VIRO POR LA DERECHA RUMBO 180° Y LUEGO NUEVAMENTE POR LA DERECHA RUMBO 360° HASTA INTERCEPTAR EL RDL 135	VIRAR POR LA DERECHA RUMBO 165° Y LUEGO POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 135	VIRO POR LA DERECHA RUMBO 315° HASTA INTERCEPTAR EL RDL 135	
13	ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 300 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090, MI ENTRADA AL CIRCUITO STANDARD SERÁ:	B	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		
14	ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 240 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090. LA ENTRADA SERÁ:	C	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
15	EN EL INSTRUMENTO NORMAL DEL ILS (CINCO PUNTOS A AMBOS LADOS DEL CENTRO DEL INSTRUMENTO), CADA PUNTO DE DESVIACIÓN DE LA AGUJA VERTICAL, INDICADORA DEL LOCALIZADOR, EQUIVALE A :	C	2°	1°	0.5°	5°	TODAS SON CORRECTAS
16	EL MARCADOR INTERIOR DEL LOCALIZADOR:	C	ENCIENDE LA LUZ ÁMBAR EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE.	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ BLANCA EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS EN CÓDIGO MORSE.	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE RAYAS EN CÓDIGO MORSE.	TODAS SON CORRECTAS
17	ESTOY EFECTUANDO UN ILS Y EL LOCALIZADOR ESTÁ CENTRADO. ESTO INDICA QUE ESTOY:	C	A LA DERECHA DEL CURSO	A LA IZQUIERDA DEL CURSO	EN EL CURSO DE APROXIMACIÓN		
18	VOLANDO HACIA UN VOR/DME, A 6000 PIES DE ALTITUD, NOS DAMOS CUENTA QUE POSITIVAMENTE PASAMOS LA ESTACIÓN:	A	CUANDO LA BANDERA TO/FROM, CAMBIE A FROM	CUANDO EL DME INDIQUE CERO	CUANDO EL DME INDIQUE 6 M.N.	CUANDO LA BANDERA TO/FROM CAMBIE A FROM Y EL DME INDIQUE CERO	TODAS SON CORRECTAS
19	EN UN ESPACIO AÉREO CLASIFICADO COMO " A " :	C	SE PUEDE VOLAR SOLO VFR	SE PUEDE VOLAR VFR /IFR	SE PUEDE VOLAR SOLO IFR	SE PUEDE VOLAR VFR ESPECIAL E IFR	
20	MARQUE CUÁL DE LOS SIGUIENTES ES UN VIRAJE DE PROCEDIMIENTOS:	B	GOTA 30°	80 °/ 260°	GOTA 45°		
21	CUANDO EN UNA APROXIMACIÓN DE NO PRECISIÓN SE ALCANZA EL MDA, "HAT" SIGNIFICA:	C	ALTURA SOBRE LA RADIOAYUDA	ALTURA SOBRE EL AEROPUERTO	ALTURA SOBRE EL PUNTO DE CONTACTO DE LA PISTA	ALTITUD DE DECISIÓN	TODAS SON CORRECTAS
22	LA PEQUEÑA CRUZ DE MALTA SIGNIFICA:	D	IAF PARA EL PROCEDIMIENTO DE PRECISIÓN	IAF PARA EL PROCEDIMIENTO DE NO PRECISIÓN	FAF PARA EL PROCEDIMIENTO DE PRECISIÓN	FAF PARA EL PROCEDIMIENTO DE NO PRECISIÓN	
23	EL SÍMBOLO TCH 50´ SIGNIFICA:	A	ALTURA DE CRUCE DE LA SENDA DE PLANE0 50 FT SOBRE EL UMBRAL DE LA PISTA CUANDO SE EFECTÚA EL ILS	ALTURA DE CRUCE DE 50 FT SOBRE EL UMBRAL DE LA PISTA CUANDO SE EFECTÚA EL PROCEDIMIENTO LOCALIZADOR	TCH CORRESPONDE QNH 50 FT SOBRE EL UMBRAL DE LA PISTA	ALTURA DEL UMBRAL 50 FT SOBRE EL UMBRAL DE LA PISTA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
24	EL SÍMBOLO DA (H) 274' (200´) EN EL CUADRO DE MÍNIMOS EXPRESA:	B	LA ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO 274 FT SOBRE EL UMBRAL Y 200 FT SOBRE EL TERRENO	LA ALTITUD DE DECISIÓN 274 FT SOBRE EL UMBRAL Y 200 FT SOBRE EL TERRENO	LA DISTANCIA DE ADVERTENCIA 274 FT SOBRE EL UMBRAL Y ALTURA DE 200 FT SOBRE EL TERRENO	TODAS SON CORRECTAS	
25	SI ESTAMOS EN APROXIMACIÓN ILS A LA PISTA 09 DE MARGARITA Y A UNA MILLA DEL "LOM", EL CONTROLADOR REPORTA TECHO 100 PIES:	A	DECLARAR APROXIMACIÓN FRUSTRADA	CONTINUAR LA APROXIMACIÓN HASTA EL "DA" Y SE EL TECHO CONTINUA IGUAL DECLARAR APROXIMACIÓN FRUSTRADA	A Y B SON CORRECTOS		
26	EL NDB (RADIOFARO NO DIRECCIONAL) FUNCIONA EN LA BANDA DE:	D	VHF	MF	LF	B Y C SON CORRECTAS	
27	EL ADF (RADIO FARO NO DIRECCIONAL) FUNCIONA EN LA BANDA DE:	C	VHF , HF	SHF , EHF	LF , MF	UHF, VLF	TODAS SON CORRECTAS
28	AL APROXIMAR A UNA PISTA, OBSERVAMOS EN LA PRIMERA FILA, LUCES BLANCAS Y EN LA SEGUNDA FILA, LUCES ROJAS, INDICANDO:	C	QUE ESTOY MUY ALTO	QUE ESTOY MUY BAJO	QUE ME ENCUENTRO EN LA PENDIENTE CORRECTA		
29	LA GAMA DE FRECUENCIA DONDE OPERAN LOS NDB (RADIO FARO NO DIRECCIONAL) ES DE :	D	108.1 - 111.0 MHZ	108.1 - 117.9 MHZ	200 - 1750 KHZ	200 - 415 KHZ	TODAS SON CORRECTAS
30	EL EFECTO NOCTURNO, EL EFECTO DE COSTA Y LAS TORMENTAS AFECTAN AL:	C	VOR	ILS	ADF	DME	TODAS SON CORRECTAS
31	EL TRANSMISOR DE VOR, OPERA EN LA FRECUENCIA DE:	C	108.1 - 111.8 MHZ	108.0 - 111.9 MHZ	108.0 - 117.9 MHZ	112.0 - 117.9 MHZ	
32	EL TRANSMISOR DE GLIDE SLOPE OPERA BAJO EL PRINCIPIO DE:	D	L.F.	M.F.	V.H.F.	U.H.F.	TODAS SON CORRECTAS
33	¿QUÉ ENTIENDE USTED POR UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN?	D	LA HECHA VISUAL	LA HECHA POR VOR	LA HECHA POR RADAR	LA HECHA POR ILS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
34	¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN Y UNA DE NO PRECISIÓN?	C	NINGUNA	LA NO PRECISIÓN TIENE SENDA DE PLANEAMIENTO ELECTRÓNICA (GLIDESLOPE)	LA DE PRECISIÓN TIENE SENDA DE PLANEAMIENTO ELECTRÓNICA (GLIDESLOPE)	DEPENDEN DE LAS RADIOBALIZAS UBICADAS EN LA APROXIMACIÓN.	TODAS SON CORRECTAS
35	¿CUÁLES SON LAS PENDIENTES ESTÁNDAR DEL TRANSMISOR DE GLIDE SLOPE (G/S)?	A	2.5 A 3°	1° A 4°	2° A 4°	2° A 5°	
36	EN LOS SISTEMAS DE ILS PODEMOS ENCONTRAR LAS RADIOBALIZAS (LOM, LMM) Y LAS BALIZAS (OM, MM) ¿QUÉ DIFERENCIA EXISTE ENTRE ESAS RADIOAYUDAS?	C	NINGUNA	UNAS SON PARA LA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN Y LAS OTRAS NO.	UN TRANSMISOR DE NDB	UN TRANSMISOR DE DME	
37	EL ALCANCE DE UN VOR DEPENDERÁ DE:	D	SU ALTURA ÚNICAMENTE SIN IMPORTAR LA POTENCIA DEL TRANSMISOR	SU POTENCIA ÚNICAMENTE NO IMPORTA LA ALTURA DEL AVIÓN	LA POSICIÓN DEL TRANSMISOR Y DEL AVIÓN	LA ALTURA DEL AVIÓN Y LA POTENCIA DEL TRANSMISOR	TODAS SON CORRECTAS
38	¿QUÉ TIPOS DE PATRONES DE ESPERA (HOLDING) EXISTEN?	C	ESTÁNDAR (STANDARD)	NO ESTÁNDAR (NON STANDARD)	A Y B SON CORRECTAS		
39	CON RELACIÓN A LA RADIONAVEGACIÓN PARA LOS EFECTOS DE LA AYUDA A LA NAVEGACIÓN AÉREA, ¿CUÁL ES LA DIFERENCIA BÁSICA ENTRE EL VOR Y EL NDB?	D	NINGUNA	EN EL VOR EL NORTE ES MAGNÉTICO Y EN EL NDB EL NORTE ES VERDADERO	LA CARÁTULA DEL VOR ES VISUALIZABLE Y LA CARÁTULA DEL ADF NO.	LA SEÑAL DEL NDB ES NO DIRECCIONAL MIENTRAS QUE LA DEL VOR ES OMNI-DIRECCIONAL	TODAS SON CORRECTAS
40	¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UNA MEA Y UNA MRA?	C	LA MEA SOLO SE USA EN LAS CARTAS DE RADIONAVEGACIÓN Y EL MRA EN APROXIMACIÓN.	LA MRA SOLO SE USA EN LAS CARTAS DE RADIO NAVEGACIÓN Y LA MEA SÓLO EN APROXIMACIÓN	LA MEA ES UNA SIMBOLOGÍA SOBRE ALTITUD DE SEGURIDAD Y LA MRA SÓLO PARA RECEPCIÓN DE ALTITUD.	LA MRA ES UNA SIMBOLOGÍA DE RECEPCIÓN Y LA MEA PARA LA APROXIMACIÓN A UN AEROPUERTO	TODAS SON CORRECTAS
41	EN LAS CARTAS DE APROXIMACIÓN PODEMOS ENCONTRAR LOS TÉRMINOS "DA" Y "MDA", ¿DIGA CUÁL ES SU DIFERENCIA?	D	EL "DA" ES PARA EL SID Y EL "MDA", PARA LA CARTA DE APROXIMACIÓN	LA "MDA" SOLO PARA LAS APROXIMACIONES DE PRECISIÓN	EL "DA" SOLO PARA LAS APROXIMACIONES DE NO PRECISIÓN	EL "DA" SE REFIERE A LAS APROXIMACIONES DE PRECISIÓN Y EL "MDA" PARA LAS DE NO PRECISIÓN.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
42	SI USTED ESTÁ EFECTUANDO UNA APROXIMACIÓN ILS Y SU LOCALIZADOR EN EL INSTRUMENTO ESTÁ TOTALMENTE HACIA LA IZQUIERDA, ¿ ESTO INDICA ?	C	10° DE ERROR Y EL AVIÓN ESTÁ A LA DERECHA	10° DE ERROR Y EL AVIÓN ESTÁ A LA IZQUIERDA	MÁS DE 2.5° DE ERROR Y EL AVIÓN ESTÁ A LA DERECHA	MÁS DE 2.5° DE ERROR Y EL AVIÓN ESTÁ A LA IZQUIERDA	
43	¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UN COURSE DEVIATION INDICATOR (CDI) Y UN LOCALIZADOR?	C	SON IGUALES	CDI AL ILS, Y EL LOCALIZADOR CORRESPONDE AL VOR	CDI AL VOR Y EL LOCALIZADOR CORRESPONDE AL ILS	CDI AL VOR Y EL LOCALIZADOR CORRESPONDE AL VHF	TODAS SON CORRECTAS
44	UN RADIAL DE VOR SE IDENTIFICA POR SU:	C	CURSO MAGNÉTICO DE ACERCAMIENTO (INBOUND) A LA ESTACIÓN	CURSO VERDADERO DE ACERCAMIENTO (INBOUND) A LA ESTACIÓN	CURSO MAGNÉTICO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND) DE LA ESTACIÓN	CURSO VERDADERO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND) DE LA ESTACIÓN	
45	DESPUÉS QUE USTED SELECCIONA UNA FRECUENCIA VOR, Y AL PROCEDER A IDENTIFICARLA NO ESCUCHA EL CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN, ESTO INDICA QUE:	D	LA FACILIDAD TODAVÍA PUEDE SER USADA SI USTED CONFIRMA LA FRECUENCIA CORRECTA.	LA SEÑAL SERÁ TODAVÍA CONFIABLE SI EXISTEN MOVIMIENTOS POSITIVOS DEL CDI SI USTED HACE CAMBIOS EN EL OBS.	SE ESTÁN EFECTUANDO TRABAJOS DE MANTENIMIENTO PARA LA SEÑAL, PUEDE SER USADA PARA PROPÓSITOS NAVEGACIONALES.	LA FACILIDAD ESTA EN MANTENIMIENTO Y LA SEÑAL PUEDE SER NO CONFIABLE Y NO DEBE SER USADA PARA NAVEGACIÓN.	TODAS SON CORRECTAS.
46	SELECCIONE LA FRASE CORRECTA SOBRE AYUDA DIRECCIONAL DE LOCALIZADOR (LDA)	E	LOS CURSOS DE APROXIMACIÓN "LDA" PUEDEN ESTAR FIJADOS A 6° O 12° DE ANCHO.	LA APROXIMACIÓN "LDA" PUEDE NO PROVEER MÍNIMOS PARA ATERRIZAJE DIRECTO (STRAINGHT - IN LANDING)	LOS CURSOS DE APROXIMACIÓN "LDA" SON TRANSMITIDOS POR UNA FACILIDAD ILS SIN "GLIDESLOPE"	LOS CURSOS DE APROXIMACIÓN "LDA" PUEDEN NO ESTAR ALINEADOS CON EL CENTRO DE LA PISTA.	TODAS SON CORRECTAS
47	LA RATA DE DESCENSO REQUERIDA EN UNA APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTO ES DETERMINADA POR:	C	VELOCIDAD CALIBRADA	VELOCIDAD VERDADERA	VELOCIDAD SOBRE TIERRA	EL CONTROLADOR DEL ATC	
48	CUANDO EFECTUAMOS UN PATRÓN DE ESPERA SOBRE UNA ESTACIÓN VOR, SU TIEMPO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND) DEBERÁ COMENZAR:	C	CUANDO EL AVIÓN ALCANCE SU RUMBO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND)	CUANDO EL AVIÓN PASE PRIMERO SOBRE EL VOR	CUANDO EL AVIÓN PASE SOBRE EL VOR O PASE "ABEAM", CUALQUIERA QUE OCURRA MÁS TARDE	CUANDO EL AVIÓN PASE UN MINUTO DESPUÉS DEL VOR.	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
49	DURANTE UNA APROXIMACIÓN SIN GIRO Y ESTABLECIDO EN EL CURSO DE APROXIMACIÓN FINAL, EL PILOTO DEBE EFECTUAR LOS VIRAJES A:	C	RATA ESTÁNDAR	MEDIA RATA ESTÁNDAR	30°		
50	COMPARADO CON UN RADIAL DE VOR, EL LOCALIZADOR ES:	B	DE IGUAL SENSIBILIDAD	MÁS SENSIBLE	MENOS SENSIBLE		
51	LA BANDA DE FRECUENCIA DE 30 MHZ A 300 MHZ, CORRESPONDE A LA BANDA DE:	C	LF	HF	VHF	UHF	
52	EL OBS EN 245° CON CDI CENTRADO Y LA BANDERA TO/FROM INDICANDO FROM, MI POSICIÓN ES:	C	ENTRANDO A LA ESTACIÓN POR EL RDL 245	CRUZANDO EL RDL 245	SALIENDO DE LA ESTACIÓN POR EL RDL 245	ABEAM 245	TODAS SON CORRECTAS
53	ESTOY SALIENDO POR EL RDL 040 Y ME ORDENAN SALIR POR EL RDL 090, MI RUMBO MAGNÉTICO DE CORTE SERÁ:	B	355°	135°	280°	225°	
54	ESTOY SALIENDO POR EL RDL 325 Y ME ORDENAN DESDE MI POSICIÓN, INTERCEPTAR Y SALIR POR EL RDL 190, EL PROCEDIMIENTO A SEGUIR SERÁ:	C	VIRAR A RUMBO 245°	VIRAR A RUMBO 145°	VIRAR A RUMBO 190° HASTA PASAR ABEAM LA ESTACIÓN Y LUEGO TOMAR RUMBO 145°	VIRAR A RUMBO 190° HASTA EL RDL 260 Y LUEGO TOMAR RUMBO 100°	
55	ESTOY SALIENDO POR EL RDL 090 Y ME MANDAN A REALIZAR UNA INVERSIÓN DE CURSO POR LA IZQUIERDA, EL PROCEDIMIENTO CORRECTO SERÁ:	A	UN VIRAJE DE PROCEDIMIENTO 45°/180° O UN VIRAJE DE PROCEDIMIENTO 80°/260°	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL RUMBO 045° POR MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA DURANTE UN MINUTO Y LUEGO VIRAR POR LA IZQUIERDA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090 CON RUMBO 090	VIRAR POR LA IZQUIERDA AL RUMBO 060° POR UN MINUTO LUEGO VIRAR POR LA DERECHA HASTA INTERCEPTAR EL RDL 090	
56	EL TIEMPO DE ALEJAMIENTO EN UN CIRCUITO DE ESPERA POR ENCIMA DE 14.000 FT ES DE :	C	1 MINUTO 12 SEGUNDOS CATEGORÍAS DE AVIONES C, D Y E	1 MINUTO 15 SEGUNDOS CATEGORÍAS DE AVIONES C, D Y E	1 MINUTO 30 SEGUNDOS NO IMPORTANDO LAS CATEGORÍAS		
57	ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 240 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090 NO STANDARD, MI ENTRADA AL CIRCUITO NO STANDARD SERÁ:	B	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
58	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES FRECUENCIAS, CORRESPONDE A UNA FRECUENCIA ILS?	C	110.2	114.1	110.1	112.1	TODAS SON CORRECTAS
59	EL MARCADOR EXTERIOR (OM) DEL LOCALIZADOR:	D	ENCIENDE LA LUZ ÁMBAR EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ BLANCA EN EL PANEL Y RADIA PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE RAYAS EN CÓDIGO MORSE	TODAS SON CORRECTAS
60	ESTOY EFECTUANDO UN ILS, Y EL LOCALIZADOR SE DESPLAZA HACIA LA IZQUIERDA, INDICANDO QUE ESTOY:	A	A LA DERECHA DEL CURSO	A LA IZQUIERDA DEL CURSO	FUERA DEL ALCANCE DEL ILS		
61	SOBRE EL VOR A 12.000 DE ALTURA, EL DME INDICARÁ APROXIMADAMENTE:	D	0 M.N.	5 M.N.	1 M.N.	2 M.N.	
62	LAS VENTAJAS DEL EQUIPO "VOR" SOBRE EL EQUIPO "ADF" SON:	D	ESTÁ LIBRE DE INTERFERENCIAS Y/O PRECIPITACIONES	TIENE UNA EXACTITUD DE MÁS O MENOS UN GRADO (1°)	TIENE CORRECCIÓN AUTOMÁTICA DEL VIENTO	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
63	ESTOY SALIENDO POR EL RDL 325 Y ME ORDENAN DESDE MI POSICIÓN INTERCEPTAR Y SALIR POR EL RDL 360, EL PROCEDIMIENTO A SEGUIR SERÁ:	A	VIRAR A RUMBO 030°	VIRAR A RUMBO 360°	VIRAR A RUMBO 300°	VIRAR A RUMBO 230°	
64	LA AGUJA DEL LOCALIZADOR (CDI) EN EL INSTRUMENTO "VOR", INDICA:	B	LA POSICIÓN DEL RUMBO MAGNÉTICO MANTENIDO CON RESPECTO A LA POSICIÓN ACTUAL DEL AVIÓN	LA POSICIÓN DEL RADIAL SELECCIONADO CON RESPECTO A LA POSICIÓN ACTUAL DEL AVIÓN	LA POSICIÓN DE LA ESTACIÓN SINTONIZADA CON RESPECTO AL AVIÓN	LA POSICIÓN DEL AVIÓN CON RESPECTO AL RADIAL	
65	LA FRECUENCIA DE OPERACIÓN DE LOS ILS SON:	B	108.0 A 112.0 MHZ. INDISCRIMINADAMENTE	108.0 A 111.9 MHZ. EN LOS DECIMOS IMPARES	108.0 A 112.0 MHZ. EN LOS DECIMOS PARES	TODAS SON CORRECTAS	
66	CUANDO UN NDB ESTA ASOCIADO A UNA BALIZA (MARKER) SE DENOMINA:	C	RADIOCOMPÁS	RADIOFARO	RADIOBALIZA	RADIOEMISORA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
67	LOS NDB SE CLASIFICAN SEGÚN:	A	SU POTENCIA	SU POSICIÓN GEOGRÁFICA	SU FRECUENCIA	TODAS SON CORRECTAS	
68	LAS SIGUIENTES TERMINOLOGÍAS SON VÁLIDAS PARA UN NDB:	A	MARCACIONES	RADIALES	A Y B SON CORRECTAS		
69	AL APROXIMAR A UNA PISTA, OBSERVAMOS EN EL "VASI", TODAS LAS LUCES EN ROJO, INDICANDO:	B	QUE ESTOY MUY ALTO	QUE ESTOY MUY BAJO	QUE ME ENCUENTRO EN LA PENDIENTE CORRECTA		
70	RANGOS DE FRECUENCIAS EN LAS QUE TRABAJA EL VOR:	C	315.0 - 108.7	105.0 - 121.9	108.0 - 117.9		
71	EL TIEMPO DE ALEJAMIENTO (OUTBOUND TIMING) EN UN PATRÓN DE ESPERA SERÁ:	C	UN MINUTO Y MEDIO POR ENCIMA DE 14.000 FT	UN MINUTO DESDE 0 FT HASTA 14.000 FT	A Y B SON CORRECTAS		
72	SON INSTRUMENTOS DE CONTROL:	D	ALTÍMETRO, HORIZONTAL ARTIFICIAL, VELOCÍMETRO	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL, GIRO DIRECCIONAL	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
73	LA ACTIVIDAD DE VISUALIZAR CONSTANTEMENTE LOS INSTRUMENTOS DE VUELO, PARA MÁS TARDE VIGILAR TAMBIÉN LOS INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN SE LLAMA :	B	CONCEPTO DE CONTROL Y PERFORMANCE	CHEQUEO CRUZADO	TÉCNICAS DE VUELO	TÉCNICAS DE VUELO INSTRUMENTAL	
74	DURANTE EL CHEQUEO DE INSTRUMENTOS EN TIERRA, EL MÁXIMO ERROR PERMISIBLE DEL ALTÍMETRO LUEGO DE AJUSTAR EL QNH ES DE:	C	+/- 25 PIES	+/- 50 PIES	+/- 75 PIES	+/- 100 PIES	
75	¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE FACILIDADES VOR?	D	TERMINAL	BAJA ALTITUD	ALTA ALTITUD	TODAS LAS ANTERIORES	
76	EL USO DE LAS FRECUENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE 108.2 Y 111.8 MHZ ESTÁN DESTINADOS PARA:	A	VOR USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES.	COMUNICACIÓN VHF USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES.	LOCALIZADOR DEL ILS USANDO FRECUENCIAS DECIMALES IMPARES		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
77	EL USO DE LAS FRECUENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE 108.1 A 111.9 MHZ ESTÁ DESTINADO PARA:	C	VOR TERMINAL, USANDO FRECUENCIAS DECIMALES IMPARES	VOR DE NAVEGACIÓN USANDO FRECUENCIAS DECIMALES PARES	LOCALIZADOR DEL ILS USANDO FRECUENCIAS DECIMALES IMPARES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
78	LA COLA DE LA AGUJA EN EL ADF NOS INDICA:	D	LA MARCACIÓN QUE ESTAMOS VOLANDO (O CRUZANDO)	EL RUMBO QUE DEBEMOS COLOCAR EN NUESTRA AERONAVE PARA SALIR POR ESA MARCACIÓN (EN CONDICIONES DE 0 VIENTO)	EL RUMBO QUE DEBEMOS COLOCAR EN NUESTRA AERONAVE PARA ENTRAR POR ESA MARCACIÓN (EN CONDICIONES DE 0 VIENTO)	A Y B SON CORRECTAS.	
79	CON QUÉ SE PUEDE SELECCIONAR LOS RADIALES:	B	CDI	OBS	VOR		
80	¿QUÉ SIGNIFICA "VOR"?	B	VERY HIGH FREQUENCY OMNI-DIRECTIONAL RADAR	VERY HIGH FREQUENCY OMNI-DIRECTIONAL RANGE	VERY HIGH FREQUENCY OMNI-DIRECTIONAL RADIO		
81	EN UNA APROXIMACIÓN ILS, LA APROXIMACIÓN FRUSTRADA SE EFECTÚA A:	A	AL LLEGAR A LA ALTITUD DE DECISIÓN "DA" SIN PISTA A LA VISTA	AL LLEGAR A LA ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO "MDA" SIN PISTA A LA VISTA	AL LLEGAR A LA BALIZA INTERIOR (INNER MARKER) SIN PISTA A LA VISTA	AL LLEGAR A LA BALIZA EXTERIOR (OUTER MARKER) SIN PISTA A LA VISTA	
82	EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN DE LA SENDA DE PLANEADO ESTA COMPRENDIDO ENTRE LOS VALORES:	A	2.5 GRADOS Y 3 GRADOS	2 GRADOS Y 3 GRADOS	2 GRADOS Y 3.5 GRADOS		
83	MÁXIMA DEFLEXIÓN A CADA LADO DEL CDI PARA UNA APROXIMACIÓN ILS:	A	2, 5 GRADOS	5 GRADOS	10 GRADOS		
84	ESTÁ EN UN PUNTO DONDE SE INTERCEPTA LA SENDA DE PLANEADO (GLIDEPATH) Y ESTÁ ENTRE 4 Y 7 NM DEL FINAL DE LA PISTA ,CON UNA EMISIÓN DE 75 MHZ	C	IM (INNER MARKER)	MM (MIDDLE MARKER)	OM (OUTER MARKER)		
85	SI ESTOY APROXIMANDO VISUAL Y VEO LAS LUCES DEL VASIS TODAS BLANCAS, ESTOY:	A	POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEADO	POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANEADO	EN LA SENDA DE PLANEADO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
86	VENTAJAS DE UN SID:	D	DESCONGESTIONA LAS FRECUENCIAS	LLEVAR A LA AERONAVE Y SEGURA A UNA AEROVÍA	GARANTIZA SEGURIDAD DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS	TODAS LAS ANTERIORES	
87	LA ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR PUEDE ESTAR BASADA EN UNA RADIOAYUDA:	D	VOR	NDB	ILS	A Y B SON CORRECTAS	
88	¿CUÁL ES EL PRINCIPAL INSTRUMENTO PARA REALIZAR UN VIRAJE ESTÁNDAR A LA IZQUIERDA?	C	HORIZONTE ARTIFICIAL	COMPAS GIROSCÓPICO	INDICADOR DE VIRAJE	VELOCÍMETRO	
89	UNA RATA ESTÁNDAR DE VIRAJE EQUIVALE:	D	1.5 GRADO POR SEGUNDO	2.5 GRADO POR SEGUNDO	1.0 GRADO POR SEGUNDO	3.0 GRADO POR SEGUNDO	
90	EN EL CASO DE ACTITUDES INUSUALES IMC, EL PRIMER INSTRUMENTO A UTILIZAR PARA APLICAR EL RECOBRE SERÁ:	B	EL INDICADOR DE VELOCIDAD	EL INDICADOR DE ACTITUD	EL CLIMB	EL GIRO DIRECCIONAL	
91	VOLAMOS POR ACTITUD CUANDO:	D	APLICAMOS UNA ADECUADA COMPENSACIÓN	ESTABLECEMOS UNA CORRECTA POTENCIA	MANIOBRAMOS EN MÁRGENES	APLICAMOS LOS PASOS DEL CONCEPTO DE CONTROL Y PERFORMANCE	
92	LOS PUNTOS DE REFERENCIA (FIXS) QUE COMPONEN UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL SON:	A	IAF, IF, FAF O FAP	IAF, IF, FAF, MAP	IAF, IF, FAF O FAP Y MAP		
93	USTED ESTA APROXIMANDO POR ILS Y SU SENDA DE PLANEAMIENTO INDICA MUY POR DEBAJO DEL CENTRO DEL INSTRUMENTO, ESTO LE INDICA QUE USTED ESTÁ:	B	POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANEAMIENTO CORRECTA	POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEAMIENTO CORRECTA	FUERA DEL HAZ DE LA SENDA DE PLANEAMIENTO CORRECTA		
94	UN PATRÓN DE ESPERA (HOLDING) ES:	B	LA FORMA DE INCORPORARSE AL PATRÓN DE ESPERA	LA FORMA DE MANTENER UNA POSICIÓN DETERMINADA	LA FORMA DE MANTENER UNA VELOCIDAD DETERMINADA	LA FORMA DE MANTENER UNA ALTURA DETERMINADA	
95	LA FINALIDAD DE UNA SALIDA NORMALIZADA (SID) ES:	A	MINIMIZAR LAS COMUNICACIONES Y LLEVAR LA AERONAVE A UNA AEROVÍA	LLEVAR LA AERONAVE AL IAF	FACILITAR LA MANIOBRA DE DESPEGUE	INCORPORAR EL AVIÓN A UNA CONDICIÓN DE CIRCUITO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
96	TODOS LOS RADIALES RUMBOS Y CURSOS ENCONTRADOS EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL ESTÁN DADAS AL:	C	NORTE GEOGRÁFICO	A LA ESCALA DE LA CARTA	NORTE MAGNÉTICO	NORTE VERDADERO	
97	ALCANZADA LA "DA". ¿PODRÁ EL PILOTO CONTINUAR EN CONDICIONES INSTRUMENTALES, PARA TRATAR DE VER LA PISTA O LAS LUCES DE APROXIMACIÓN?	D	SI EL PILOTO LO CREE CONVENIENTE	CUANDO SEA INSTRUIDO POR EL SERVICIO ATC	SI NO EXISTE OBSTÁCULO EN LA LÍNEA DE APROXIMACIÓN	EN NINGÚN CASO	
98	EN LAS CARTAS INSTRUMENTALES ENCONTRAMOS ALTITUDES DEFINIDAS COMO: MOCA Y MEA. ELLAS REPRESENTAN RESPECTIVAMENTE:	D	ALTITUDES MÍNIMAS EN RUTA Y MÍNIMAS EN RECEPCIÓN	ALTITUDES MÍNIMAS EN RECEPCIÓN Y MÁXIMAS EN RUTA	ALTITUDES MÍNIMAS FUERA DE RUTA Y MÍNIMAS EN RECEPCIÓN	ALTITUDES MÍNIMAS SOBRE OBSTÁCULOS Y MÍNIMAS EN RUTA	
99	AL ESTAR VOLANDO EN EL EJE DE UNA AEROVÍA, LA DISTANCIA QUE LOS SEPARA DE LOS BORDES DE LA MISMA ES DE:	A	5 NM	4 NM	10 NM	8 NM	
100	LA EXPRESIÓN MOCA GARANTIZA :	B	DESPEJE OBSTÁCULO DE 1000 PIES SOBRE EL TERRENO LLANO Y 2000 PIES SOBRE TERRENO MONTAÑOSO A LARGO DE UNA RUTA	1000 FT DE DESPEJE DE OBSTÁCULOS SOBRE EL TERRENO LLANO Y 2000 FT EN TERRENO MONTAÑOSO	POR LO MENOS 1000 PIES DE DESPEJE DE OBSTÁCULOS.	TODAS SON CORRECTAS	
101	EL FLUJO DE ELECTRONES A TRAVÉS DE UN CONDUCTOR DURANTE UN PERÍODO DE TIEMPO ES EN UNA DIRECCIÓN Y LUEGO EN DIRECCIÓN CONTRARIA	C	TRANSMISIÓN DE ONDA	CORRIENTE CONTINUA	CORRIENTE ALTERNA	FLUJO DE ELECTRONES	
102	ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 150 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090, MI ENTRADA AL CIRCUITO STANDARD SERÁ:	A	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		
103	ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 220 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090 NO STANDARD, MI ENTRADA AL CIRCUITO NO STANDARD SERÁ:	B	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
104	¿LA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL QUE UTILIZA UN "VORTAC" ES CONSIDERADA UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN?	B	CIERTO	FALSO			
105	EL MARCADOR INTERMEDIO (MM) DEL LOCALIZADOR:	A	ENCIENDE LA LUZ ÁMBAR EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE PUNTOS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ BLANCA EN EL PANEL Y RADIA PUNTOS Y RAYAS EN CÓDIGO MORSE	ENCIENDE LA LUZ AZUL EN EL PANEL Y TRANSMITE RAYAS EN CÓDIGO MORSE	
106	ESTOY EFECTUANDO UN ILS, Y EL LOCALIZADOR SE DESPLAZA HACIA LA DERECHA, INDICANDO QUE ESTOY:	B	A LA DERECHA DEL CURSO	A LA IZQUIERDA DEL CURSO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
107	ALGUNAS LUCES DE APROXIMACIÓN SON:	A	ALS, LDIN, MALS, ODALS, RAIL,	HIRL, CL, REIL, VASIS, PAPI	A Y B SON CORRECTAS		
108	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ES UN VIRAJE DE BASE EN UN PROCEDIMIENTO INSTRUMENTAL?	A	GOTA 30°, 45° O LOS GRADOS QUE INDIQUE LA CARTA, O EL CONTROLADOR	80° / 260°, EN CONFORMIDAD CON LA CARTA, O POR EL CONTROLADOR	45°/180°, EN CONFORMIDAD CON LA CARTA, O POR EL CONTROLADOR	UN VIRAJE HACIA EL FINAL DE LA PISTA	
109	SON INSTRUMENTO DE CONTROL:	D	ALTÍMETRO, HORIZONTE ARTIFICIAL, VELOCÍMETRO	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL, GIRO DIRECCIONAL	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
110	SI UN AVIÓN VUELA A 8000 PIES, PUEDE RECIBIR SEÑALES DE RADIO (VHF) APROXIMADAMENTE A:	A	110 NM	95 NM	105 NM	120 NM	
111	¿ES CONVENIENTE TOMAR EL TIEMPO AL PASAR EL OUTER MARKER CON LA FINALIDAD DE TENER REFERENCIA DEL TIEMPO A LA "DA"?	A	CIERTO	FALSO			
112	DEFLEXIÓN TOTAL DEL CDI (VOLANDO CON VOR):	B	5 GRADOS	10 GRADOS	20 GRADOS		
113	ENTRANDO A UNA ESTACIÓN POR EL RADIAL 120, ESTE RADIAL APARECERÁ EN EL INSTRUMENTO VOR EN:	B	EL ÍNDICE SUPERIOR	EL ÍNDICE INFERIOR	EN EL MISMO LADO DEL RUMBO	A Y C SON CORRECTAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
114	LOS COMPONENTES DE UNA APROXIMACIÓN ILS PUEDEN SER:	C	LOCALIZADOR, SENDA DE PLANEEO	LOCALIZADOR, RADIOFAROS, RADIAL DE ENTRADA	LOCALIZADOR, SENDA DE PLANEEO, LUCES DE APROXIMACIÓN, BALIZAS,		
115	LA MÁXIMA DISTANCIA CONFIABLE EN LA RECEPCIÓN DEL LOCALIZADOR ES :	B	20 NM	25 NM	30 NM	35 NM	
116	EN UNA APROXIMACIÓN ILS SIN SENDA DE PLANEEO, LA ALTITUD A TOMAR EN CUENTA ES:	B	ALTITUD DE DECISIÓN	MÍNIMA ALTITUD DE DESCENSO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
117	SI ESTOY APROXIMANDO VISUAL Y VEO LAS LUCES DEL VASIS TODAS ROJAS, ESTOY:	B	POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEEO	POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANEEO	EN LA SENDA DE PLANEEO		
118	LA ALTITUD MÍNIMA DEL SECTOR GARANTIZA:	C	1000 PIES SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN UN RADIO DE 15 NM	1500 PIES SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN UN RADIO DE 25 NM	1000 PIES SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN UN RADIO DE 25 NM	2000 PIES SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO EN UN RADIO DE 25 NM	
119	TANTO UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN COMO UNA APROXIMACIÓN DE NO PRECISIÓN, TIENEN AMBAS "MÍNIMOS DE APROXIMACIÓN DIRECTA":	A	CIERTO	FALSO			
120	UNA CARTA DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL ESTABLECE LAS " DA" Y "MDA :	D	LA MDA ES PARA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN	LA DA ES APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN	LA MDA ES PARA APROXIMACIONES DE NO PRECISIÓN	B Y C SON CORRECTAS	
121	LA SENSIBILIDAD DEL CDI EN MODO DE LOCALIZADOR, CUANDO ESTA FULL DEFLECTADO A LA IZQUIERDA. ES DE:	C	CADA DOT: 2.5 GRADOS PARA UN TOTAL DE 05 GRADOS	CADA DOT: 2 GRADOS PARA UN TOTAL DE 10 GRADOS	CADA DOT: 0.5 GRADOS PARA UN TOTAL DE 2.5 GRADOS		
122	EN UNA APROXIMACIÓN ILS, EL CDI SE ENCUENTRA A LA DERECHA DEL CURSO FRONTAL, ENTONCES LA AERONAVE SE ENCUENTRA:	C	A LA DERECHA DEL CURSO FRONTAL CON INDICACIÓN TO	A LA DERECHA DEL CURSO FRONTAL CON INDICACIÓN FROM	A LA IZQUIERDA DEL CURSO FRONTAL CON INDICACIÓN TO	A LA IZQUIERDA DEL CURSO FRONTAL CON INDICACIÓN FROM	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
123	LOS OM, MM, OPERAN EN 75 MHZ CON TRANSMISORES DE BAJA POTENCIA, Y SE ENCUENTRAN EN UN ILS A DISTANCIAS PREDETERMINADAS	A	CIERTO	FALSO			
124	UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN ES LA QUE SE EFECTÚA:	C	CON LA AYUDA DEL RADAR DE VIGILANCIA	CON VOR	CON ILS	VFR	
125	TODOS LOS RADIALES, RUMBOS Y CURSOS ENCONTRADOS EN UNA CARTA DE NAVEGACIÓN INSTRUMENTAL ESTÁN DADAS AL:	B	NORTE VERDADERO	NORTE MAGNÉTICO	POLO NORTE	POLO SUR	
126	EN QUE ASPECTO RADICA LA DIFERENCIA ENTRE UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN Y UNA DE NO PRECISIÓN:	D	LA DE PRECISIÓN TIENE SENDA DE PLANEEO ELECTRÓNICO	LA DE PRECISIÓN SE EFECTÚA CON UN ILS	LA DE PRECISIÓN TIENE LOS MÍNIMOS DE ATERRIZAJE MÁS BAJO	TODAS SON CORRECTAS	
127	UN PATRÓN DE ESPERA (HOLDING) PUEDEN EFECTUARSE SOBRE:	A	UN VOR, NDB, RADIOBALIZAS, PUNTOS DE REFERENCIA (FIXS) O A UNA DETERMINADA DISTANCIA DE UNA RADIOAYUDA	UN VOR, NDB, PUNTOS DE REFERENCIAS (FIXS) O A UNA DETERMINADA DISTANCIA DE UNA RADIOAYUDA	UN VOR, NDB, O A UNA DETERMINADA DISTANCIA DE UNA RADIOAYUDA		
128	EN CASO DE ESTAR VOLANDO CON PLAN DE VUELO IFR AUTORIZADO Y SE PRESENTA UNA FALLA TOTAL DE COMUNICACIONES, ¿CUÁL SERÁ EL PROCEDIMIENTO CORRECTO?	C	DESCENDER EN CÍRCULO HASTA PODER VOLAR VFR	DESCENDER HASTA LA AYUDA DE APROXIMACIÓN PREVISTA, Y EFECTUAR LA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL	MANTENER SU NIVEL DE VUELO HASTA LA AYUDA DE NAVEGACIÓN PREVISTA. DESCENDER Y EFECTUAR LA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL ADECUADA	CAMBIAR DE VUELO IFR A VFR	
129	UN RADIAL VOR ES:	C	DIRECCIONAL	NO DIRECCIONAL	OMNI DIRECCIONAL		
130	UN PATRÓN DE ESPERA (HOLDING) ESTABLECE QUE EL TIEMPO OUTBOUND DEBERÁ COMENZAR:	C	CUANDO ALCANCE SU RUMBO OUTBOUND	CUANDO PASE PRIMERO SOBRE EL VOR	CUANDO NIVELE LOS PLANOS O ABEAM EL VOR, CUALQUIERA QUE OCURRA MÁS TARDE	UN MÍNIMO DESPUÉS DE PASAR EL VOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
131	LA AYUDA VISUAL VASIS SIRVE AL PILOTO, PARA INDICAR LA SENDA CORRECTA DE PLANEADO A LA PISTA DE ATERRIZAJE, CUANDO SE OBSERVAN EN:	C	LA PRIMERA FILA DELANTERA 3 LUCES ROJAS Y LA SEGUNDA FILA TRASERA 3 LUCES BLANCAS	LA PRIMERA FILA DELANTERA 3 LUCES VERDES Y LA SEGUNDA FILA TRASERA 3 LUCES ROJAS	LA PRIMERA FILA DELANTERA 3 LUCES BLANCAS Y LA SEGUNDA FILA TRASERA 3 LUCES ROJAS	LA PRIMERA FILA DELANTERA 3 LUCES ROJAS Y LA SEGUNDA FILA TRASERA 3 LUCES VERDES	
132	¿CUALES SON LOS CÓDIGOS DE TRANSPONDER ASIGNADOS, PARA FALLA DE RADIO, EMERGENCIA E INTERFERENCIA ILÍCITA?	D	7500 - 7600 - 7700	7700 - 7500 - 7600	1500 - 7700 - 7500	7600 - 7700 - 7500	
133	EN UNA SALIDA NORMALIZADA (SID) :	D	PUEDE EXISTIR UNA RESTRICCIÓN DE ALTITUD	EL PILOTO PUEDE EFECTUAR SU PROPIA NAVEGACIÓN	SE REQUIERE LA CARTA APROPIADA DE SALIDA, DONDE SE INDICA EL "SID"	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
134	ENTRANDO A UNA ESTACIÓN VOR POR EL RADIAL 310' Y ES INSTRUIDO QUE AL LLEGAR A LA ESTACIÓN EFECTÚE UN HOLDING ESTÁNDAR EN RADIAL 090', LA ENTRADA ES:	C	DESPLAZADA (GOTA)	DIRECTO	PARALELO		
135	USTED ESTA APROXIMANDO A UNA ESTACIÓN VOR POR EL RADIAL 090 Y ES INSTRUIDO PARA EFECTUAR UN HOLDING NO STANDARD EN EL R 090	B	DESPLAZADA (GOTA)	DIRECTO	PARALELO	A Y B SON VERDADERAS	
136	ENTRANDO A UN VOR POR EL RDL 060' , UD. ES INSTRUIDO QUE AL LLEGAR SOBRE LA ESTACIÓN EFECTÚE UN HOLDING, NO STANDARD, EN EL RDL 350, LA ENTRADA ES:	C	DESPLAZADA (GOTA)	DIRECTO	PARALELO		
137	REFIRIÉNDOSE A LA "MDA" PODEMOS DECIR, QUE EL PILOTO PUEDE NIVELAR EN LA "MDA" AUN CUANDO NO HAYA ESTABLECIDO CONTACTO VISUAL	A	CIERTO	FALSO			
138	LA VISIBILIDAD NECESARIA PARA ATERRIZAR CON SEGURIDAD DESPUÉS DE LA "DH" O "MDA" VARÍAN EN FUNCIÓN DE:	A	LA CATEGORÍA DEL AVIÓN	LA DH O LA MDA	LA PRECISIÓN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
139	¿ES POSIBLE EFECTUAR UN HOLDING APOYÁNDOSE EN UN RADIAL, MARCACIÓN O DME?	A	CIERTO	FALSO			
140	EN UN VIRAJE STANDARD, CUÁL ES LA RATA DE VIRAJE EN GRADOS POR SEGUNDOS:	A	3°	1° 1/2	3° 1/2	2°	
141	LOS SEGMENTOS QUE COMPONEN UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL SON: INICIAL - INTERMEDIO - FINAL - FRUSTRADA	A	CIERTO	FALSO			
142	POR MEDIO DE UN RADAR DE VIGILANCIA ASR ,EL CONTROLADOR DE VUELO PUEDE LLEVAR EL AVIÓN HASTA UNA MÍNIMA ALTURA DE DESCENSO	A	CIERTO	FALSO			
143	LAS SENSACIONES DE VÉRTIGO QUE PUEDEN OCURRIR DURANTE EL VUELO INSTRUMENTAL DIURNO-NOCTURNO. REAL O SIMULADO PUEDEN EVITARSE	B	RESPIRANDO OXÍGENO POR UNOS MINUTOS	RECURRIENDO A LOS INSTRUMENTOS DE VUELO DE LA AERONAVE (VERIFICÁNDOLOS, OBSERVÁNDOLOS, ETC.)	MOVIENDO LA CABEZA HACIA AMBOS LADOS	EJECUTANDO RESPIRACIONES PROFUNDAS	
144	¿EL VUELO IFR ES IGUAL A VOLAR EN CONDICIONES IMC?	B	CIERTO	FALSO			
145	LA CATEGORÍA DE LOS AVIONES EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL, SEGÚN LA OACI VIENE DADA POR LA VELOCIDAD (GS)	A	CIERTO	FALSO			
146	LA PRESENTACIÓN O SOLICITUD DEL PLAN DE VUELO INSTRUMENTAL, ANTE LA AUTORIDAD COMPETENTE SE DEBERÁ HACER:	A	01:00 HORA ANTES DEL DESPEGUE	00:45 MINUTOS ANTES DEL DESPEGUE	00:30 MINUTOS ANTES DEL DESPEGUE	00:15 MINUTOS ANTES DEL DESPEGUE	
147	SI USTED ESTA EFECTUANDO UNA APROXIMACIÓN ILS Y SU LOCALIZADOR ESTA TOTALMENTE HACIA LA DERECHA ESTO INDICA QUE ESTOY A:	D	10° DE ERROR Y A LA DERECHA	10° DE ERROR Y A LA IZQUIERDA	MÁS DE 2.5° DE ERROR Y A LA DERECHA	MÁS DE 2.5° DE ERROR Y A LA IZQUIERDA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
148	CON UNA VELOCIDAD SOBRE TIERRA (GND SPD) DE 120 KTS, LA DISTANCIA A LA ESTACIÓN ES DE 20 NM:¿CALCULAR EL TIEMPO EN RUTA?	B	13 MINUTOS,	10 MINUTOS	15 MINUTOS	11 MINUTOS	
149	¿CUÁLES DE LAS SIGUIENTES FRECUENCIAS, CORRESPONDE A UNA FRECUENCIA ILS?	C	110:2	114.1	110.1	112.1	
150	ESTOY SALIENDO POR EL RDL 300 Y ME ORDENAN SALIR POR EL RDL 270, MI RUMBO MAGNÉTICO DE CORTE SERÁ:	D	010°	345°	280°	225°	
151	ESTOY ENTRANDO POR EL RDL 300 Y ME MANDAN A ESPERAR EN EL RDL 090 NO STANDARD, MI ENTRADA AL CIRCUITO NO STANDARD SERÁ:	C	DIRECTA	PARALELA	DESPLAZADA (GOTA)		
152	ESTAMOS ENTRANDO AL VOR POR EL RDL 270, EL OBS EN 090, ¿CUANDO IDENTIFICAMOS EL PASO SOBRE LA ESTACIÓN POSITIVAMENTE?:	B	LA BANDERA TO/FROM SE OBSERVA CAMBIANDO A "TO"	LA BANDERA TO/FROM SE OBSERVA CAMBIANDO A "FROM"	EL CDI SE DESPLAZA DEL CENTRO A LA DERECHA, LUEGO A LA IZQUIERDA DEL CENTRO Y LUEGO NUEVAMENTE AL CENTRO	EL AUDIO IDENTIFICADOR SE SILENCIA MOMENTÁNEAMENTE	
153	LAS RADIOAYUDAS MÁS UTILIZADAS EN LA AVIACIÓN SON:	C	LF, VHF, VOR/LOC	LF, VHF, UHF	NDB, VOR, ILS	MF, VHF, VOR/LOC/GS	
154	LOS NDB POSEEN CONFIABILIDAD DE ACUERDO A:	D	SU FRECUENCIA	SU POSICIÓN GEOGRÁFICA	LA ALTURA DE LA ANTENA	SU CLASIFICACIÓN DE POTENCIA	
155	EL TRANSMISOR DEL LOCALIZADOR. OPERA EN LA GAMA DE FRECUENCIA DE:	A	108.1 A 111.9 MHZ	108.0 A 111'8 MHZ	108.0 A 117.9 MHZ	112.0 A 117.9 MHZ	
156	EL TRANSMISOR DEL GLIDE SLOPE (G/S) ESTA SITUADO:	A	A UNA DISTANCIA ENTRE 750 FT Y 1250 FT DE LA CABECERA DE LA PISTA DE APROXIMACIÓN	A UNA DISTANCIA ENTRE 750 FT Y 1250 FT DE LA CABECERA OPUESTA DE LA PISTA DE APROXIMACIÓN	CERCA DEL MARCADOR INTERMEDIO	CERCA DEL MARCADOR EXTERIOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
157	¿QUÉ ES UN IAF ?	C	EL IAF, SOLO SE USA PARA LAS CARTAS DE APROXIMACIÓN	EL IAF, SOLO SE USA EN LA CARTA DE NAVEGACIÓN	IAF ES EL PUNTO DONDE COMIENZAN LOS SEGMENTOS DE UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL	ES EL PUNTO COMBINADO DE DOS RADIALES QUE DAN INICIO A UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL	
158	UNA TRANSMISIÓN DE VOR, OPERA EN LA GAMA DE FRECUENCIA	B	LF	VHF	UHF	MF	
159	SI UD. EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL ENCUENTRA LAS SIGUIENTES LETRAS "NOPT" SIGNIFICA QUE:	B	ES EL PUNTO DONDE SE DEBE INICIAR LA APROXIMACIÓN	NO HAY VIRAJE DE PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO	NO REQUIERE APROXIMACIÓN INICIAL	ES SOLO PARA AVIONES DE CATEGORÍA A Y B	
160	CUANDO ENCONTRAMOS EN UNA CARTA, LA SIGUIENTE EXPRESIÓN (MSA/NDB) SIGNIFICA	C	QUE LA MÍNIMA ALTITUD DE MANIOBRA ESTÁ BASADA EN UN NDB.	QUE LA MÍNIMA ALTITUD SECTORIAL ES SÓLO APLICABLE A UN NDB	QUE LA MÍNIMA ALTITUD DE SEGURIDAD O SECTORIAL ESTÁ BASADA EN NDB	QUE LA MÍNIMA ALTITUD DE MANIOBRA ESTÁ BASADA EN UN ADF	
161	EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN ENCONTRAMOS LA SIGUIENTE INDICACIÓN: (ALTITUD DE TRANSICIÓN 4.900 PIES) ESTO SIGNIFICA QUE	B	POR ENCIMA DE ESE VALOR DEBO VOLAR CON RELACIÓN A ALTITUD	POR DEBAJO DE ESE VALOR DEBO VOLAR CON RELACIÓN A ALTITUD	DEBO CAMBIAR DE QNE, PARA QNH	SOLAMENTE PUEDO HABLAR DE NIVELES DE VUELO	
162	EN EL SISTEMA DE LUCES EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN ENCONTRAMOS LAS LETRAS (REIL) ESTO SIGNIFICA:	D	LUCES INDICADORAS DE PISTA	LUCES DEMARCADORAS DEL CENTRO DE LA PISTA	LUCES DE ALTA INTENSIDAD EN LA APROXIMACIÓN	LUCES INDICADORAS DE LAS ESQUINAS DE LA PISTA	
163	SI ESTOY ENTRANDO A LA ESTACIÓN DE VOR, POR EL RADIAL 070 Y ESTOY AUTORIZADO A EFECTUAR UN CIRCUITO DE ESPERA EN EL RAD 270 (STANDARD) , LA ENTRADA SERÁ:	B	DIRECTO	DESPLAZADA (GOTA)	PARALELO		
164	SI UD. VIENE CON UN RUMBO DE 140° Y LE AUTORIZAN A EFECTUAR UN CIRCUITO DE ESPERA EN EL RADIAL 140° DE UN DETERMINADO "VOR" LA ENTRADA SERA:	C	DIRECTA	PARALELA	PARALELA O DIRECTA		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
165	SI UD. ESTA REALIZANDO UNA APROXIMACIÓN ILS Y OBSERVA EN SU INSTRUMENTO LA SEÑAL DE "GS OFF" UD. DEBERÁ DESCENDER HASTA EL:	B	EL DA	EL MDA	SOLO EN LOS VALORES DEL NDB	SOLO HASTA LOS VALORES DEL LOC. OPERATIVO	
166	SI ESTOY ENTRANDO CON UN RUMBO DE 250 A UN VOR Y ESTOY AUTORIZADO PARA EFECTUAR UN CIRCUITO DE ESPERA EN EL RADIAL 070, LA ENTRADA SERÁ:	C	DESPLAZADA (GOTA)	PARALELA	DIRECTA		
167	UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN ES AQUELLA QUE TIENE :	D	CONTROL RADAR	CONTROL DE AZIMUTH	CONTROL VERTICAL	CONTROL DE AZIMUTH Y CONTROL VERTICAL	
168	LA RECEPCIÓN DEL VOR EN UNA AERONAVE VOLANDO A 10.000 PIES DE ALTITUD SERÁ:	B	NO SE PUEDE DETERMINAR SI NO CONOZCO SU CLASIFICACIÓN	122 NM	DEPENDE DE SU ALTITUD	SOLO SI TIENE LA CONEXIÓN DUPLO DEL DME. 8.	
169	UTILIZANDO UN ADF DE CARÁTULA FIJA, SI UD., TIENE UN RUMBO VERDADERO DE 140° Y UNA MARCACIÓN ADF. DE 240°. ¿CUÁL SERÁ SU QDM?	A	360°	180°	060°	320°	
170	SI EN UNA CARTA DE APROXIMACIÓN UD., ENCUENTRA LAS LETRAS "ATIS" ESTO SIGNIFICA:	A	QUE EL AEROPUERTO TIENE UN SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA Y DE NOTAMS	QUE EL AEROPUERTO TIENE UN SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	QUE EL AEROPUERTO TIENE UN SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA Y DE TRÁFICO		
171	QUE ES UN GPS?	C	ES UN SISTEMA DE RADIO	SOLO ME INFORMA LA POSICIÓN RELATIVA DE LOS AEROPUERTOS	ES UN EQUIPO QUE ME INDICA LA POSICIÓN EN COORDENADAS DE LA AERONAVE POR MEDIO DE SATÉLITE	ES UN EQUIPO QUE ME SUMINISTRA LA POSICIÓN DE LA AERONAVE CON RELACIÓN A LAS COORDENADAS SELECCIONADAS,	
172	LAS GAMAS DE FRECUENCIAS MÁS UTILIZADA EN LA AVIACIÓN SON:	B	LF, VHF, VOR/LOC	LF, VHF UHF	NDB, VOR, ILS	MF, VHF, VOR/LOC/GS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
173	1000 FT DE DESPEJE DE OBSTÁCULOS SOBRE EL TERRENO LLANO Y 2000 FT EN TERRENO MONTAÑOSO	A	MOCA	MEA	MDA	DA	
174	MINIMIZAR LAS COMUNICACIONES Y LLEVAR LA AERONAVE A UNA AEROVÍA ES LA CARACTERÍSTICA DE LA CARTA:	C	STAR	RNAV	SALIDA NORMALIZADA (SID)	ILS	
175	¿MÁXIMA DEFLEXIÓN A CADA LADO DEL CDI PARA UNA APROXIMACIÓN ILS ES DE 2, 5 GRADOS?	A	CIERTO	FALSO			
176	ES UN EQUIPO QUE ME INDICA LA POSICIÓN EN COORDENADAS DE LA AERONAVE POR MEDIO DE SATÉLITE	B	ADF	GPS	OBI	HSI	
177	¿LA MÍNIMA ALTITUD DE DECISIÓN (MDA) SIRVE DE REFERENCIA PARA APROXIMACIONES DE NO PRECISIÓN?	A	CIERTO	FALSO			
178	¿SI VUELAS HACIA LA ESTACIÓN RADIAL Y RUMBO SERÁN?	B	IGUALES	OPUESTO	A Y B SON CORRECTAS		
179	EL ADI ES UN INSTRUMENTO DE:	A	CONTROL	NAVEGACIÓN	COMPORTAMIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
180	LOS TIPOS DE VOR SON	D	TERMINAL	LOW	HIGH	TODAS LAS ANTERIORES	
181	LA BALIZA INNER MARKER ES DE COLOR	A	BLANCA	ROJA	ÁMBAR	AZUL	
182	LA BALIZA MIDDLE MARKER ES DE COLOR	A	ÁMBAR	AZUL	ROJA	BLANCA	
183	LA BALIZA OUTER MAKER ES DE COLOR	A	AZUL	BLANCA	ÁMBAR	ROJA	
184	NDB NOS INDICA RADIALES	B	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
185	VOR NOS INDICA RADIALES	A	CIERTO	FALSO			
186	LA ALTITUD DECISIÓN (AD) SIRVE DE REFERENCIA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN	A	ACIERTO	FALSO			
187	EL MÁXIMO ERROR PERMISIBLE DEL GIRO DIRECCIONAL ES DE 3° EN	C	5 MINUTOS DE VUELO	10 MINUTOS DE VUELO	15 MINUTOS DE VUELO	TODAS LAS ANTERIORES	
188	ES UN TRANSMISOR QUE EMITE UNA ONDA O SEÑAL QUE VIAJA HASTA LA SUPERFICIE Y REGRESA (ECO) AL RECEPTOR	C	VARIÓMETRO	INDICADOR DE SITUACIÓN HORIZONTAL	RADIO ALTÍMETRO	INDICADOR DE RUMBO	
189	VOLANDO RUMBO 190° NUESTRO NIVEL DE VUELO SERA	A	240"	195"	245"	250"	
190	EN CASO DE FALLO DE COMUNICACIONES COLOCAREMOS EL CÓDIGO TRANSPONDEDOR	B	7500	7600	7700	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
191	EN EL PATRÓN DE ESPERA POR ENCIMA DE LOS 14000 PIES EL TIEMPO EN EL TRAMO DE ALEJAMIENTO SERA:	D	1 MINUTO	2 MINUTOS	3 MINUTOS	1 MINUTO 30 SEGUNDOS	
192	SI EN ATERRIZAJE ILS SI LA BARRA DE LA SENDA ESTA POR DEBAJO, LA AERONAVE ESTARÁ:	A	POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANE0	POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANE0	A LA IZQUIERDA DE LA SENDA DE PLANE0	A LA DERECHA DE LA SENDA DE PLANE0	