

## AERODINÁMICA CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	EL FACTOR DE CARGA MÁXIMO (NMAX) ES UNA LIMITACIÓN ESTRUCTURAL ESTABLECIDA POR EL FABRICANTE Y ASENTADA EN LA SECCIÓN DE LIMITACIONES DEL MANUAL DE VUELO DE CADA AVIÓN. LOS AVIONES DE TRANSPORTE DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES ESTÁN LIMITADOS A:	<b>B</b>	3.8 GS	2.5 GS	3.75 GS	4.4 GS
2	CUANDO UNA AERONAVE EFECTÚA UNA MANIOBRA DE VIRAJE LAS FUERZAS QUE ACTÚAN EN ELLA PRESENTAN LA SIGUIENTE RELACIÓN	<b>C</b>	SUSTENTACIÓN = AL PESO (L=W)	SUSTENTACIÓN MENOR QUE EL PESO (<W)	SUSTENTACIÓN MAYOR QUE EL PESO (L>W)	SUSTENTACIÓN IGUAL A LA FUERZA CENTRÍFUGA (L= FC)
3	EL DESPEGUE DE UNA AERONAVE PROPULSADA POR TURBINA SE CONSIDERA COMPLETADO CUANDO ALCANZA:	<b>A</b>	35 PIES SOBRE LA PISTA	35 METROS SOBRE LA PISTA	50 PIES SOBRE LA PISTA	40 METROS SOBRE LA PISTA
4	EL PARÁMETRO CLAVE PARA CALCULAR LAS DIFERENTES MANIOBRAS DURANTE EL DESPEGUE Y EL ATERRIZAJE ES:	<b>C</b>	V1 O VELOCIDAD DE DECISIÓN EN EL DESPEGUE	V MAG. O VELOCIDAD DE FALLO DE UN MOTOR	V S O VELOCIDAD MÍNIMA ESTABLE EN VUELO	VNCA O VELOCIDAD MÍNIMA DE CONTROL EN VUELO
5	POR RAZONES DE SEGURIDAD ESTRUCTURAL, EL FABRICANTE CONSTRUYE EL AVIÓN CON UN FACTOR DE CARGA FINAL EQUIVALENTE A UN PORCENTAJE DEL FACTOR DE CARGA LIMITE A:	<b>B</b>	100%	150%	50%	200%
6	DEL INSTRUMENTO DE VUELO LLAMADO VELOCÍMETRO PODEMOS OBTENER ENTRE OTRAS, DOS VELOCIDADES QUE SON ESENCIALES EN LA REALIZACIÓN DEL VUELO. ESTAS SON: VELOCIDAD VERDADERA (TAS) Y VELOCIDAD INDICADA (IAS) Y SU USO ESPECÍFICO ES:	<b>D</b>	IAS PARA NAVEGACIÓN Y TAS PARA MANIOBRAS	IAS Y TAS PARA NAVEGACIÓN INDISTINTAMENTE	IAS Y TAS PARA MANIOBRAS	TAS PARA LA NAVEGACIÓN E IAS PARA MANIOBRAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
7	LA V2 SE DEFINE COMO LA VELOCIDAD SEGURA AL DESPEGUE Y DEBE TENER UN MARGEN SOBRE LA VS DE:	<b>D</b>	1.5	1.3	1.1	1.2
8	LA MANIOBRA DE ATERRIZAJE SE CONSIDERA QUE COMIENZA CUANDO LA AERONAVE TIENE UNA ALTURA SOBRE TIERRA DE:	<b>B</b>	35 PIES	50 PIES	75 PIES	100 PIES
9	EN EL SEGMENTO FINAL DE LA SENDA DE DESPEGUE LA ALTURA DE LA AERONAVE SOBRE TERRENO DEBE SER POR LO MENOS DE:	<b>C</b>	500 PIES	1000 PIES	1500 PIES	2000 PIES
10	UN APARATO DE ALA FIJA PROPULSADO A MOTOR, QUE SE SUSTENTA POR REACCIÓN DEL AIRE ES UN:	<b>C</b>	DIRIGIBLE	AERODINO	AVIÓN	LA (B) Y (C) SON CORRECTAS
11	LA DEFLEXIÓN DE LOS ALERONES REALIZA MOVIMIENTOS DE GIRO EN EL EJE LONGITUDINAL, QUE SON DEFINIDOS COMO MOVIMIENTOS DE:	<b>B</b>	GUIÑADA	BANQUEO	CABECEO	DERIVA
12	DURANTE LOS VIRAJES PUEDEN OCURRIR DESPLAZAMIENTOS O MOVIMIENTOS DE TRASLACIÓN LATERAL EN EL EJE TRANSVERSAL, ESTOS MOVIMIENTOS SON:	<b>C</b>	BANQUEO Y GUIÑADA	CABECEO Y BANQUEO	DERRAPE Y DESLIZAMIENTO	DESLIZAMIENTO Y GUIÑADA
13	EN CONDICIONES DE ATMÓSFERA ESTÁNDAR LA TEMPERATURA VARÍA A UN RÉGIMEN DE:	<b>D</b>	3.5 °C CADA 1000 FT	2 °C CADA 1000 MTS	5 °C CADA 300 FT	2 °C CADA 1000 FT
14	LA ATMÓSFERA TIENE PROPIEDADES FÍSICAS QUE CONSTANTEMENTE VARÍAN, LAS MAS NOTABLES SON: TEMPERATURA, PRESIÓN, DENSIDAD, HUMEDAD, VISCOSIDAD. A LOS EFECTOS DE EFICIENCIA AERODINÁMICA LA MAS IMPORTANTE DE ESTAS PROPIEDADES ES LA:	<b>D</b>	PRESIÓN	TEMPERATURA	HUMEDAD	DENSIDAD
15	EN EL BORDE DE ATAQUE DE UN PERFIL AERODINÁMICO LA VELOCIDAD DEL AIRE ES LA :	<b>B</b>	DEL VIENTO RELATIVO	VELOCIDAD ES NULA	VELOCIDAD AUMENTA	VELOCIDAD DISMINUYE

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
16	EL PUNTO DE LONGITUD DE LA CUERDA DONDE SE CONSIDERA APLICADA LA RESULTANTE DE FUERZA AERODINÁMICA SE LLAMA:	<b>C</b>	CENTRO DE GRAVEDAD	BORDE DE ATAQUE	CENTRO DE PRESIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
17	EL PRINCIPIO BERNOULLI ESTABLECE QUE EN LOS PUNTOS EN QUE LA VELOCIDAD DE UN FLUIDO AUMENTA, LA PRESIÓN	<b>B</b>	AUMENTA	DISMINUYE	ES CONSTANTE	SE IGUALA A LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA
18	LAS CUATRO FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE UN AVIÓN EN VUELO SON:	<b>A</b>	PESO, SUSTENTACIÓN, TRACCIÓN Y RESISTENCIA	PESO, VELOCIDAD, SUSTENTACIÓN Y TRACCIÓN	PESO, SUSTENTACIÓN, ELEVACIÓN Y RESISTENCIA	CENTRÍFUGA, CENTRÍPETA, SUSTENTACIÓN Y PESO
19	LA SUSTENTACIÓN ES OPUESTA A:	<b>C</b>	LA RESISTENCIA	LA GRAVEDAD	AL PESO	LA TRACCIÓN
20	EL ÁNGULO DE ATAQUE ES EL FORMADO ENTRE:	<b>A</b>	LA CUERDA AERODINÁMICA Y EL VIENTO RELATIVO	EL AVIÓN Y EL VIENTO RELATIVO	EL HORIZONTE NATURAL Y EL AVIÓN	EL ALA Y EL FUSELAJE DEL AVIÓN
21	LA PÉRDIDA, SE DEFINE COMO LA INCAPACIDAD DEL ALA PARA PRODUCIR LA SUSTENTACIÓN NECESARIA DEBIDO A:	<b>B</b>	EXCESIVO PESO	EXCESIVO ÁNGULO DE ATAQUE	INSUFICIENTE POTENCIA	EXCESIVA ALTITUD
22	LOS DISPOSITIVOS HIPERSUSTENTADORES PERMITEN AL PILOTO:	<b>B</b>	VOLAR A MAYOR VELOCIDAD	VOLAR A MENOR VELOCIDAD	ASCENDER MAS RÁPIDO	ATERRIZAR EL AVIÓN
23	EN EL CASO DE ENCONTRAR AIRE TURBULENTO EL PILOTO DEBERÁ AJUSTAR LA VELOCIDAD DEL AVIÓN A:	<b>C</b>	VELOCIDAD MÁXIMA	VELOCIDAD MÍNIMA	VELOCIDAD DE TURBULENCIA	MANTENDRÁ LA MISMA VELOCIDAD
24	LA CAPACIDAD DE ASCENSO DE UN BIMOTOR SE DEGRADARA AL PERDER COMPLETAMENTE LA POTENCIA EN UNO DE SUS MOTORES EN APROXIMADAMENTE	<b>C</b>	UN 50 %	20 A 30 %	UN 85 A 95 %	LA CAPACIDAD DE ASCENSO NO SE PIERDE SIGNIFICATIVAMENTE, EL AVION CONTINUARA VOLANDO NORMALMENTE CON EL OTRO MOTOR

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
25	UNA AERONAVE QUE VUELA FL 280, REPORTA QUE SU VELOCIDAD INDICADA ES DE 300 KTS, SU VELOCIDAD AÉREA VERDADERA SERÁ DE:	<b>C</b>	545 KTS	M 82	468 KTS	M 76
26	EL MOTOR CRÍTICO DE UN BIMOTOR ES:	<b>A</b>	EL QUE CUANDO FALLA PRODUCE LA CONDICIÓN MAS ADVERSA PARA EL VUELO	EL QUE SE HA REPORTADO POR MANTENIMIENTO QUE POSIBLEMENTE PUEDA FALLAR	EL QUE POR ESTADÍSTICA FALLA CON MAS FRECUENCIA	EL MOTOR 2
27	LA VELOCIDAD DE MANIOBRA (VA) ES LA VELOCIDAD:	<b>C</b>	MAS APROPIADA PARA HACER ACROBACIAS	MÍNIMA PARA MANIOBRAR	MÁXIMA PERMITIDA PARA DEFLECTAR LAS SUPERFICIES DE CONTROL ABRUPTAMENTE Y AL MÁXIMO DE SU RECORRIDO	MÍNIMA PERMITIDA PARA DEFLECTAR LAS SUPERFICIES DE CONTROL ABRUPTAMENTE Y AL MÁXIMO DE SU RECORRIDO
28	LA VELOCIDAD V1 ES:	<b>D</b>	VELOCIDAD DE DESPEGUE	VELOCIDAD DE ASCENSO CON UN SOLO MOTOR	VELOCIDAD DE CRUCE DEL UMBRAL DE PISTA	VELOCIDAD DE DECISIÓN
29	LA DENSIDAD DEL AIRE	<b>C</b>	ES CONSTANTE	AUMENTA CON LA ALTURA	DISMINUYE CON LA ALTURA	AUMENTA CON LA TEMPERATURA
30	UNA AERONAVE VOLANDO A FL 330, REPORTA QUE CRUZA A M 82, SU VELOCIDAD AÉREA VERDADERA SERÁ:	<b>A</b>	492 KTS	82 % DE LA VELOCIDAD DEL SONIDO	517 KTS	278 KTS
31	EN UN DÍA CALUROSO, UNA AERONAVE DESPEGANDO:	<b>C</b>	ASCENDERÁ MAS RÁPIDAMENTE	TRATARÁ DE DESPEGAR CON MENOS VELOCIDAD	RECORRERÁ MAS PISTA	RECORRERÁ MENOS PISTA
32	EL NÚMERO MACH SE DEFINE COMO LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE:	<b>B</b>	VELOCIDAD VERDADERA DEL AVIÓN Y LA VELOCIDAD EQUIVALENTE	VELOCIDAD VERDADERA DEL AVIÓN Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO	VELOCIDAD CALIBRADA Y LA VELOCIDAD INDICADA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
33	LA LÍNEA RECTA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE SALIDA SE DENOMINA:	<b>B</b>	ENVERGADURA	CUERDA	LÍNEA DE CURVATURA MEDIA	EJE LONGITUDINAL



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
34	ENTRE LOS FACTORES QUE AFECTAN LA CARRERA DE DESPEGUE DE UN AVIÓN, PODEMOS SEÑALAR:	<b>D</b>	ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO Y TEMPERATURA	ALTITUD DE DENSIDAD Y PESO	COMPONENTES DE VIENTO Y GRADIENTE DE PISTA	TODAS LAS ANTERIORES
35	EL USO DE LOS FLAPS EXTENDIDOS:	<b>B</b>	REDUCE EL PESO DEL AVIÓN	DISMINUYE LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA	AUMENTE EL ÁNGULO DE ATAQUE	PERMITE AUMENTAR EL TECHO MÁXIMO DEL AVIÓN
36	LA TURBULENCIA DE ESTELA ES PRODUCIDA POR:	<b>C</b>	LA AERONAVE VOLANDO A MUY BAJA VELOCIDAD	EL CHORRO DE AIRE EN LAS TURBINAS OPERANDO A MÁXIMA POTENCIA	LA DIFERENCIA DE PRESIÓN DEL AIRE ENTRE EL INTRADÓS Y EL EXTRADÓS EN LA PUNTA DEL ALA	EL FLUJO DE AIRE A LO LARGO DEL FUSELAJE DEL AVIÓN
37	LA ESTABILIDAD DEL AVIÓN SOBRE EL EJE LONGITUDINAL ESTÁ DADA POR EL:	<b>D</b>	ESTABILIZADOR FIJO HORIZONTAL	ESTABILIZADOR FIJO VERTICAL	EMPENAJE	ÁNGULO DIEDRO
38	LA ESTABILIDAD DEL AVIÓN SOBRE EL EJE TRANSVERSAL ESTÁ DADA POR EL:	<b>A</b>	ESTABILIZADOR FIJO HORIZONTAL	ESTABILIZADOR FIJO VERTICAL	EMPENAJE	ÁNGULO DIEDRO
39	LA ESTABILIDAD DEL AVIÓN SOBRE EL EJE VERTICAL ESTÁ DADA POR EL:	<b>B</b>	ESTABILIZADOR FIJO HORIZONTAL	ESTABILIZADOR FIJO VERTICAL	EMPENAJE	ÁNGULO DIEDRO
40	DESPUÉS DE UNA ALTITUD DE MAS DE 37.000 PIES (11.000 MTS.) , PUEDE CONSIDERARSE QUE LA TEMPERATURA DEL AIRE TIENE UN VALOR CONSTANTE DE :	<b>B</b>	MENOS DE 43.4° CENTÍGRADOS	MENOS DE 56.5° CENTÍGRADOS	MENOS DE 60.5° CENTÍGRADOS	MENOS DE 45.3° CENTÍGRADOS

## BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	EXPRESIÓN GENÉRICA QUE SIGNIFICA SEGUN EL CASO, FASE DE ALERTA O PELIGRO SE DENOMINA:	A	FASE DE EMERGENCIA	FASE PANS	MENSAJE DE COORDINACIÓN	MSG SOCORRO
2	ÁREAS DE DIMENSIONES DEFINIDAS DONDE SE PRESTAN SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO SE DENOMINA:	B	REGIÓN DE INFORMACIÓN SAR	REGIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	ÁREA DE RESCATE Y PRÁCTICA SARU	ZONAS DE SAR
3	EL SIGUIENTE CÓDIGO LLL SIGNIFICA:	C	AFIRMATIVO	NECESITAMOS AYUDA	OPERACIÓN TERMINADA	NECESITAMOS AYUDA MÉDICA
4	EL CÓDIGO DE SEÑALES VISUALES PARA INDICAR HALLADOS SÓLO ALGUNOS OCUPANTES ES:	C	LL	XX	++	VVV
5	EL SIGUIENTE CÓDIGO DE SEÑALES DE TIERRA X SIGNIFICA:	C	OPERACIÓN TERMINADA	NECESITAMOS AYUDA MILITAR	NO PODEMOS PROSEGUIR VIAJE	NECESITAMOS AYUDA MÉDICA
6	LOS EQUIPOS LANZABLES DE SUPERVIVENCIA IDENTIFICADOS CON LOS COLORES AMARILLO CONTENDRÁN:	C	ALIMENTOS Y AGUA	BRÚJULAS	MANTAS Y ROPA DE ABRIGO	CARTAS DE NAVEGACIÓN
7	EL COLOR NEGRO EN LOS EQUIPOS DE SUPERVIVENCIA CONTIENE:	B	MEDICAMENTOS	EQUIPOS DIVERSOS	ABRIGO	AGUA
8	TODOS LOS CENTROS DE COORDINADOR SAR TENDRÁN MEDIOS DE COMUNICACIÓN INMEDIATOS:	A	SVC ATS	RED FIR	SVC MET AIS	AD ATZ

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	LAS FRECUENCIAS DE EMERGENCIAS EN HF Y VHF DEL SVC SAR SON:	A	3025 KHZ 5680 121.5 Y 123.1	3340 KHZ 5610 KHZ 116.5 1255	9910 VHZ 7710 KHZ 136.9 1255	4510 KHZ Y 9985 VHF
10	LA ABREVIATURA INTERNACIONAL PARA INDICAR UNIDAD DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO ES:	D	SSR	RUS	UBS	SRU
11	LA ABREVIATURA INTERNACIONAL SAR SC SIGNIFICA:	C	UNIDAD DE RESCATE	SERVICIO COMPLETO	COORDINACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	OFICINA DE BÚSQUEDA SAR
12	LA LLAMADA INTERNACIONAL DE SOCORRO EN RADIOTELEFONÍA ES:	A	MAYDAY MAYDAY MAYDAY	SOS SOS SOS	PANS PANS PANS	MAYSOS MAYSOS MAYSOS
13	FACILIDADES DE COMUNICACIÓN ENTRE RCC MIQ Y LOS SVC ATS ES VÍA:	A	AFTN RADIO VHF HF	TÉLEX LÍNEA SICODENA	RADIO UHF	MICROONDA SSB FONÍA
14	LA ABREVIATURA DE RADIO IMPACTO ES:	A	ELT	RIP	DMB	IMS
15	EL ÁREA DE POSIBILIDADES SE ESTABLECE:	A	TOMANDO COMO CENTRO LA ÚLTIMA PSN Y POR RADIO AUTONOMÍA	PARTIENDO DE SU ÚLTIMA PSN Y UN RADIO DE 20NM	SUMANDO SU AUTONOMÍA Y LA DISTANCIA RECORRIDA	TOMANDO COMO REFERENCIA SU ÚLTIMO REPORTE Y EFECTUANDO UN CIRCULO CRECIENTE CADA 5NM
16	LA REGIÓN DE MISIONES SAR DEL ÁREA DE LOS ANDES LA COMPONEN:	A	LARA, TRUJILLO, MÉRIDA Y TÁCHIRA	LARA, BARINAS Y APURE	TÁCHIRA Y MARACAIBO	LA REGIÓN NORTE Y PORTUGUESA
17	EL COORDINADOR DE MISIÓN SAR SE IDENTIFICA CON LA ABREVIATURA:	C	SU	CMS	SMC	SAR CC

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
18	LA ABREVIATURA SAR "ELT" SIGNIFICA:	D	TIEMPO ESTIMADO EN LÍMITE SAR	BÚSQUEDA AÉREA	RADIO BALIZA DE EMERGENCIA	TRANSMISOR DE EMERGENCIA
19	LA ABREVIATURA DE UNIDAD DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO ES:	A	SRU	UBS	SARU	SUBU
20	LA FACILIDAD SAR ENTRE RCC Y LA ARMADA ES:	B	CAM HF VHF	TÉLEX SICODENA LÍNEA TRES DÍGITOS	RTG- AFT-RTF	AIS-ATS-SAR
21	EL COLOR AZUL IDENTIFICA EN SU CONTENIDO:	B	ROPA, MANTAS	ALIMENTOS Y AGUA	DOCUMENTOS MEDICINA	MAPAS Y CARTAS NAV
22	EN EL ÁREA DE BÚSQUEDA QUE SE DETERMINA PARTIENDO DE LA ÚLTIMA PSN CONOCIDA Y UN RADIO DE 5NM DE CIRCUNFERENCIA SE DENOMINA:	B	ÁREA DE RESCATE AIS	ÁREA DE PROBABILIDAD	ZONA SVP	ÁREA DE POSIBILIDAD
23	LOS AD SVSP SVBS ESTÁN DENTRO DE LA REGIÓN SAR:	A	NOR CENTRAL	ANDES	NOR ORIENTAL	NOR OCCIDENTAL
24	EL JEFE DE SUB CENTRO SAR SE IDENTIFICA CON EL INDICADOR:	A	SFS	SAS	HAH	SDS
25	UNA ACFT CON UN ETA DE 14:30 EN QUE FASE SE ENCONTRARÁ SI A LAS 16:30 AÚN NO SE HA LLEGADO A SU AD DE DESTINO	C	INCERFA	ALERFA	DESTREFA	FASE DE INICIO
26	EL INDICADOR DE LUGAR DEL SUB CENTRO COQUIVACOA ES:	B	SVCV	SVMC	SVBI	SVCQ
27	LOS AD SVAC Y SVSR SE ENCUENTRAN DENTRO DE LA REGIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO:	D	ANDES	AMAZONAS	NOR CENTRAL	LLANOS



## LEGISLACIÓN

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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





## METEOROLOGÍA CONTROLADORES AÉREOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	ES UN MÉTODO UTILIZADO PARA COMBATIR EL ENGELAMIENTO:	<b>C</b>	RUTINARIOS	MANUALES	CALENTAMIENTO	SE RECOMIENDA NO VOLAR
2	CUANDO UNA MASA DE AIRE SE ESTACIONA SOBRE UNA SUPERFICIE CONTINENTAL O MARÍTIMA QUE OCURRE:	<b>B</b>	LA SUPERFICIE CONTINENTAL O MARÍTIMA ASUME LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MASA QUE SE ESTACIONA	LA MASA DE AIRE TIENDE ASUMIR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA SUPERFICIE SOBRE LA CUAL SE ESTACIONA	NO SE ORIGINA NINGÚN CAMBIO APARENTE SOBRE LA ZONA DE DESPLAZAMIENTO	LA MASA DE AIRE TIENDE A DISIPARSE SOBRE EL ÁREA DE DESPLAZAMIENTO
3	SU DESPLAZAMIENTO ES DE ESTE A OESTE EN LOS NIVELES BAJOS	<b>A</b>	ONDA DEL TROPICALES	VAGUADA	LÍNEA DE CUMULONIMBOS	HURACANES
4	EL HIELO CLARO SE FORMA ENTRE LAS TEMPERATURAS DE:	<b>C</b>	-10 °C Y -20 °C	-05 °C Y -10 °C	0 °C Y -10 °C	0 °C Y 10°C
5	DESCENSO DE UN VOLUMEN DE AIRE DESDE LAS CAPAS SUPERIORES DE LA TROPOSFERA HACIA LA SUPERFICIE:	<b>A</b>	SUBSIDENCIA	NIVEL DE ENGELAMIENTO	LA PRESIÓN AUMENTA CON LA ALTURA	HAY MUCHA HUMEDAD ENTRE LOS NIVELES DE LA TROPOSFERA
6	EL PERIODO LLUVIOSO EN VENEZUELA SE PRESENTA DESDE:	<b>D</b>	2DA QUINCENA DE MAYO/ 1ERA QUINCENA DE OCTUBRE	1DA QUINCENA DE MAYO/ 1ERA QUINCENA DE NOVIEMBRE	2DA QUINCENA ABRIL/ 1ERA QUINCENA DE NOVIEMBRE	2DA QUINCENA DE MAYO / 1ERA QUINCENA DE NOVIEMBRE
7	LAS VAGUADAS ORIGINAN:	<b>A</b>	LLOVIZNAS CONTINUAS E INTERMITENTES	CHUBASCOS DISPERSOS	LLUVIAS MODERADAS	CHAPARRONES CON TORMENTAS
8	LA CAPA DONDE SE DESARROLLAN TODOS LOS FENÓMENOS ATMOSFÉRICOS SE LLAMA:	<b>D</b>	TROPOPAUSA	LITOSFERA	OZONOSFERA	TROPOSFERA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	EN EL METAR EL GRUPO DE W´W´ INDICA:	<b>C</b>	FENÓMENOS PASADOS	PRECIPITACIONES	FENÓMENOS SIGNIFICATIVOS	FENÓMENOS CASUALES
10	LA EXPLOSIÓN SECA QUE SE ORIGINA DENTRO DE UNA TORMENTA ES EL PRODUCTO DEL DESPRENDIMIENTO DE UNA DESCARGA ELÉCTRICA SOBRE UN PUNTO DETERMINADO CON TEMPERATURAS DE :	<b>C</b>	25.000 °C	1.000 ° C	30.000 °C	3.000°C
11	LA TURBULENCIA MECÁNICA SE ORIGINA POR:	<b>C</b>	PRESENCIA DE ONDA DE MONTAÑA	A SOTAVENTO DE GRANDES SISTEMAS MONTAÑOSOS	PRESENCIA DE OBJETOS EN EL AERÓDROMO O EN EDIFICACIONES PRÓXIMAS.	CALENTAMIENTO DIURNO.
12	EN EL METAR CUANDO LA VISIBILIDAD ES MENOR DE 10.000 MTS. Y MAYOR DE 5.000 MTS, ÉSTA SE CODIFICA DE :	<b>B</b>	500 EN 500 METROS.	1.000 EN 1.000 METROS	50 EN 50 METROS	500 EN 1.000 METROS.
13	EL ENGELAMIENTO QUE SE ORIGINA DENTRO DE LAS NUBES CONVECTIVAS LAS TEMPERATURAS OSCILAN ENTRE:	<b>B</b>	-10°C Y -20°C	0°C Y -10°C	0°C Y + 10°C	-10°C Y -40°C.
14	LÍNEA DE SEPARACIÓN A NIVEL DEL SUELO O EN UN PLANO EN LA ALTURA, A LO LARGO DE LO CUAL UNA MASA DE AIRE FRÍO QUE AVANZA ESTA DESPLAZANDO A OTRA DE AIRE CALIENTE.	<b>B</b>	FRENTE CÁLIDO	FRENTE FRÍO	FRENTE OCLUIDO	FRENTE DE ALTURA.
15	UNA CARACTERÍSTICA BÁSICA DE LA NIEBLA CALIENTE.	<b>B</b>	NO REPRESENTA PELIGRO PARA LA AVIACIÓN	SU BASE NO TOCA COMPLETAMENTE LA SUPERFICIE	SU BASE NO TOCA LA SUPERFICIE DONDE SE POSA.	DENTRO SU INTERIOR ENCONTRAMOS CHUBASCOS.
16	ES UN MECANISMO PARA LA FORMACIÓN DE TORMENTAS:	<b>A</b>	CALENTAMIENTO DIURNO	ASCENSO DEMOGRÁFICO	ANTICICLÓN	AIRE SECO.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
17	INFORME METEOROLÓGICO QUE PREPARA EL PILOTO DURANTE EL VUELO, RELATIVO A LA OBSERVACIÓN QUE EFECTÚA.	<b>D</b>	SAREP	SATOB	SPECI	AIREP.
18	ES UNA SECCIÓN DE LA AERONAVE DONDE SE FORMA ENGELAMIENTO:	<b>C</b>	INTERIOR DE LA AERONAVE	LUCES LATERALES	MÁSTILES DE ANTENA	MEZCLA DE COMBUSTIBLE.
19	LA INTENSIDAD DE LA TURBULENCIA MECÁNICA ES PELIGROSA CUANDO SUPERA LOS:	<b>C</b>	20 KTS.	10 KTS	40 KTS	200 KTS
20	LA TURBULENCIA TÉRMICA SE ORIGINA POR:	<b>D</b>	PRESENCIA DE ONDAS DE MONTAÑA.	A SOTAVENTO DE GRANDES SISTEMAS MONTAÑOSOS.	PRESENCIA DE OBJETOS EN EL AERÓDROMO O EDIFICACIONES PRÓXIMAS	CALENTAMIENTO DESIGUAL DE LA SUPERFICIE TERRESTRE.
21	EL ENGELAMIENTO MÁS PELIGROSO, SE DA EN EL SENO DE LAS NUBES CON TEMPERATURAS ENTRE:	<b>B</b>	-10°C Y 20°C	0°C Y - 10°C	0°C Y + 10°C	-20 °C Y - 30°C.
22	LAS MASAS DE AIRE SE CARACTERIZAN POR:	<b>A</b>	TENER UNA EXTENSIÓN HORIZONTAL DE 500 A VARIOS MILES DE KMS.	SE DESARROLLAN ENTRE LA TROPOPAUSA Y LA ESTRATOSFERA.	ORIGINA FRENTE DEL TIPO OCLUIDO.	TENER UNA EXTENSIÓN
23	EN EL METAR CUANDO LA VISIBILIDAD ES MENOR DE 5.000 MTS. Y MAYOR DE 1.000 METROS, ÉSTA SE CODIFICA DE:	<b>A</b>	500 EN 500 METROS.	1000 EN 1000 METROS	50 EN 50 METROS	500 EN 1000 METROS
24	LA TEMPORADA DE ONDAS TROPICALES TIENE UNA VIGENCIA DESDE:	<b>C</b>	PRIMERO DE ENERO AL 30 DE NOVIEMBRE	SEGUNDA QUINCENA DE MAYO A 30 DE NOVIEMBRE	PRIMERO DE MAYO AL 30 DE NOVIEMBRE	PRIMERO DE JUNIO AL 30 DE NOVIEMBRE.
25	LA NIEBLA SE CARACTERIZA POR QUE:	<b>B</b>	SE CLASIFICA COMO UNA NUBE MUY BAJA.	SU BASE TOCA COMPLETAMENTE LA SUPERFICIE	SU BASE NO TOCA LA SUPERFICIE DONDE SE POSA.	DENTRO SU INTERIOR ENCONTRAMOS CHUBASCOS.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
26	EL CRECIMIENTO LATERAL DE UNA TORMENTA EN LA ETAPA DE CÚMULO ES:	<b>C</b>	DE 06 A 11 KMS	DE 10 A 16 KMS.	DE 7 A 10 KMS	DE 7 A 09 KMS.
27	INFORME METEOROLÓGICO QUE SE PREPARA, CUANDO EXISTE UNA VARIACIÓN DE CONDICIONES METEOROLÓGICAS EN EL METAR.	<b>C</b>	SAREP	TAFOR.	SPECI	AIREP.
28	SU APARIENCIA ES LISA Y TRANSPARENTE DE CONGELACIÓN LENTA Y FORMADO POR GRANDES GOTAS DE AGUA.	<b>C</b>	HIELO GRANULADO	HIELO SUAVE.	HIELO CLARO	HIELO CONGLOMERADO.
29	LAS BASES Y TOPES DE LAS NUBES BAJAS, SE ENCUENTRA ENTRE:	<b>B</b>	DESDE 2.500 FT HASTA A 6.500 FT	PROX. EN SUPERFICIE HASTA 6.500 FT	DESDE SUPERFICIE HASTA 6.500 FT	PROX. EN SUPERFICIE HASTA 6.000 FT
30	SON NUBES QUE SE CARACTERIZAN POR GRAN DESARROLLO VERTICAL CON TOPES PRÓXIMOS A LA TROPOPAUSA	<b>C</b>	CIRROS	ALTOS CÚMULOS	CUMULONIMBOS	NIMBOESTRATOS
31	GENERALMENTE EN UN ANTICICLÓN EXISTE:	<b>B</b>	MAL TIEMPO EN SU SENO	CIELOS DESPEJADOS SIN PRECIPITACIONES	LOS VIENTOS GIRAN EN SENTIDO ANTIHORARIO	CENTRO DE CALMAS MATUTINAS
32	EL ENGELAMIENTO CARACTERÍSTICO DE UNA NUBOSIDAD ESTRATIFORME SE ORIGINA ENTRE:	<b>A</b>	-10 °C Y -20 °C	0 °C Y -10 °C	0 °C Y +10 °C	-20 °C Y -50°C
33	LA TEMPORADA DE CICLONES TROPICALES TIENE UNA VIGENCIA DESDE:	<b>D</b>	PRIMERO DE ENERO AL 30 DE NOVIEMBRE	SEGUNDA QUINCENA DE MAYO AL 30 DE NOVIEMBRE	PRIMERO DE MAYO AL 30 DE NOVIEMBRE	PRIMERO DE JUNIO AL 30 DE NOVIEMBRE
34	ES UN REPORTE METEOROLÓGICO QUE EFECTÚA EL PILOTO DE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS PRESENTES DURANTE EL VUELO	<b>B</b>	SPECI	AIREP	TAFOR	METAR



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
35	SON PEQUEÑAS PARTÍCULAS HIGROSCÓPICAS PRESENTES EN LA ATMOSFERA:	<b>C</b>	NÚCLEOS DE ADVECCIÓN	NÚCLEOS DE CONDUCCIÓN	NÚCLEOS DE CONDENSACIÓN	NÚCLEOS DE SITUACIÓN
36	INFORME METEOROLÓGICO QUE SE PREPARA, CUANDO EXISTE UNA VARIACIÓN DE CONDICIONES METEOROLÓGICAS EN EL METAR	<b>C</b>	SAPER	TAFOR	SPECI	AIREP
37	SU APARIENCIA ES ÁSPERA Y LECHOSA DE CONGELACIÓN INSTANTÁNEA, FORMADO POR PEQUEÑAS GÓTICAS SUPERENFRIADAS	<b>A</b>	HIELO GRANULADO	HIELO SUAVE	HIELO CLARO	HIELO CONGLOMERADO
38	EN ESTA ETAPA, LOS FLUJOS SON DESCENDIENTES, PRESENTE EN TODA LA CÉLULA DE LA NUBE Y LAS PRECIPITACIONES SE SUAVIZAN	<b>C</b>	MADUREZ	CUMULO	DISIPACIÓN	GENERACIÓN
39	LA CORRIENTE A CHORRO O JET STREAM PUEDE TENER UNA INTENSIDAD DE VIENTO DESDE EL BORDE SU CENTRO	<b>C</b>	MAYOR DE 60 KTS Y MENOR DE 120 KTS	MAYOR DE 60 KTS Y MENOR DE 170 KTS	MAYOR DE 60 KTS Y MAS DE 300 KTS	MENORES DE 200 KTS

## NAVEGACIÓN AÉREA CONTROLADORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LA VARIACIÓN MAGNÉTICA INSERTADA EN LAS CARTAS AERONÁUTICAS PERMITEN AL PILOTO OBTENER:	C	RUMBO VERDADERO.	RUMBO MAGNÉTICO.	LAS DOS ANTERIORES.	RUMBO DEL COMPÁS.
2	SI UNA AERONAVE ESTA EN ASCENSO A TRAVÉS DEL NIVEL DE TRANSICIÓN DE UN ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA), SU POSICIÓN VERTICAL SE CONOCE COMO:	D	ALTITUD INDICADA.	ELEVACIÓN EN PIES.	ALTITUD ABSOLUTA.	NIVEL DE VUELO.
3	EL RUMBO VERDADERO, EL RUMBO DEL COMPAS Y EL RUMBO MAGNETICO SERÁN IGUALES, CUANDO NO EXISTA DIFERENCIA EN:	B	LA DIRECCIÓN Y VELOCIDAD DEL VIENTO EN ALTURA.	LA VARIACIÓN MAGNÉTICA Y EL DESVÍO DE LA BRÚJULA.	EL DESVÍO DE LA BRÚJULA Y LA INTENSIDAD DEL VIENTO.	LA VARIACIÓN MAGNÉTICA Y EL VIENTO DE FRENTE.
4	SI UNA AERONAVE ESTA VOLANDO CON RUMBO MAGNETICO DE 300 GRADOS RECIBE UN VIENTO DE LOS 300 GRADOS 20 NUDOS:	A	LA VELOCIDAD VERDADERA DISMINUYE EN 20 NUDOS.	LA VELOCIDAD VERDADERA AUMENTA EN 20 NUDOS.	LA AERONAVE SE DESVÍA A LA IZQUIERDA.	LA AERONAVE SE DESVÍA A LA DERECHA.
5	SI EL RUMBO MAGNETICO ES DIFERENTE AL RUMBO DEL COMPÁS, EL FACTOR QUE INFLUYO FUE:	C	LA VARIACIÓN MAGNÉTICA.	EL VIENTO DE FRENTE.	LA DESVIACIÓN DE LA BRÚJULA.	LA ISOGÓNICA DEL LUGAR.
6	CUANDO SE DETERMINA LA POSICIÓN VERTICAL DE UNA AERONAVE TOMANDO COMO REFERENCIA EL NIVEL MEDIO DEL MAR, ESTAMOS HABLANDO DE:	B	ELEVACIÓN.	ALTITUD VERDADERA.	ALTITUD ABSOLUTA.	NIVEL DE VUELO.
7	LA DIRECCIÓN RECÍPROCA DE LOS SIGUIENTES RUMBOS: 010°-350°-110° SON:	B	190°-080°-225°	190°-170°-290°	020°-270°-180°	180°-290°-240°

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
8	EL NUDO ES LA VELOCIDAD DESARROLLADA POR UNA AERONAVE EN UN ESPACIO DE TIEMPO Y ES IGUAL A:	D	UNA MILLA TERRESTRE POR HORA.	UN KILOMETRO POR HORA.	UN METRO POR SEGUNDO.	UNA MILLA NÁUTICA POR HORA.
9	EL MOVIMIENTO DE INCLINACIÓN DE LA TIERRA PERMITE A LA MISMA REALIZAR:	D	UN GIRO SOBRE SI, CON UNA DURACIÓN DE 24 HORAS.	UNA ELÍPTICA ALREDEDOR DEL SOL EN 365 DÍAS.	UNA ATRACCIÓN LUNAR PARA GENERAR LAS MAREAS.	UNA DIFERENCIACIÓN ENTRE LAS ESTACIONES DEL AÑO.
10	SE DICE QUE LOS PARALELOS COMIENZAN A PARTIR DEL ECUADOR HASTA 90° AL NORTE Y 90° AL SUR DE LO QUE PODEMOS DEDUCIR QUE LA LÍNEA DE REFERENCIA DEL ECUADOR TIENE UN VALOR DE:	C	180°	360°	00°	090°
11	LOS MERIDIANOS SON LÍNEAS QUE SE TRAZAN DESDE EL POLO NORTE GEOGRÁFICO AL POLO SUR GEOGRÁFICO Y EN CONSECUENCIA SON:	A	PERPENDICULARES AL ECUADOR.	PARALELOS AL ECUADOR.	TANGENTES AL ECUADOR.	OBLICUOS AL ECUADOR.
12	UN PILOTO NOTIFICA "ESTAMOS PASANDO SOBRE EL VOR DE BARINAS NIVEL 290, ESTIMAMOS SOBRE EL VOR DE PUERTO CABELLO A LAS 1415", EL PILOTO ESTARÁ REALIZANDO UNA NAVEGACIÓN POR :	B	ESTIMA.	RADIONAVEGACIÓN.	OBSERVACIÓN.	SATELITAL.
13	CUANDO EN UN AERÓDROMO LA PRESIÓN BAROMÉTRICA "QNH" ES IGUAL A LA PRESIÓN BAROMÉTRICA "QFE", EL AERÓDROMO DEBERÍA ESTAR SITUADO A:	C	200 PIES SOBRE EL NIVEL DEL MAR.	200 PIES BAJO EL NIVEL DEL MAR.	NIVEL MEDIO DEL MAR.	LA IGUALDAD DE ESTAS PRESIONES NO INFLUYE EN LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO.
14	EN LA ALTITUD DE TRANSICIÓN DE UN ÁREA DE CONTROL (TMA), LAS AERONAVES DEBERÁN ESTAR AJUSTADAS A LA PRESIÓN BAROMÉTRICA:	C	QNE Y NOTIFICAR SU POSICIÓN VERTICAL EN PIES.	QFE Y NOTIFICAR SU POSICIÓN VERTICAL EN NIVELES DE VUELO.	QNH Y NOTIFICAR SU POSICIÓN VERTICAL EN PIES.	QNE Y NOTIFICAR SU POSICIÓN VERTICAL EN NIVELES DE VUELO.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
15	PARA MANTENER IGUALES EL RUMBO VERDADERO, RUMBO MAGNÉTICO RUMBO DEL COMPAS:	<b>B</b>	LA DERIVA LA VARIACIÓN MAGNÉTICA SON IGUALES A "0"	LA VARIACIÓN MAGNÉTICA LA DESVIACIÓN SON IGUALES A "0"	NO EXISTEN DIFERENCIAS ENTRE LOS RUMBOS.	EXISTE UNA AGÓNICA VIENTO DE COLA.
16	LA VELOCIDAD ABSOLUTA (GS) Y LA VELOCIDAD VERDADERA (TAS) SERÁN IGUALES CUANDO EL VIENTO:	<b>C</b>	ES COMPLETAMENTE DE FRENTE.	INCIDE POR LA POPA DE LA AERONAVE.	AFECTA EN 90° AL EJE LONGITUDINAL.	ESTAS VELOCIDADES NO PODRÁN SER IGUALES.
17	SI UNA AERONAVE DESARROLLA UNA VELOCIDAD (GS) DE 8 MILLAS POR MINUTO, EL TIEMPO EN RUTA QUE TARDA EN UN ESPACIO DE 560 MILLAS SERA:	<b>C</b>	1 HORA 20 MINUTOS.	0 HORA 55 MINUTOS.	1 HORA 10 MINUTOS.	0 HORA 40 MINUTOS.
18	ENTRE EL PUNTO "A" Y EL PUNTO "B" EXISTE UNA DIFERENCIA DE LONGITUD DE 7° Y 30" (MIN) DE ARCO, POR LO TANTO, LA DISTANCIA ENTRE LOS PUNTOS SERÁ DE:	<b>B</b>	480 MILLAS NÁUTICAS	450 MILLAS NÁUTICAS	510 MILLAS NÁUTICAS	430 MILLAS NÁUTICAS
19	SI LA ALTITUD DE TRANSICIÓN DE UNA TMA ES 12.000 PIES Y EL QNH ES 1014 MLB. CUAL SERÁ EL NIVEL DE VUELO MÍNIMO DISPONIBLE EN ESA TMA.	<b>A</b>	FL 130	FL 135	FL 125	FL 120


  
 INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
 VENEZUELA



## REGULACIÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	LOS VUELOS VFR PUEDEN UTILIZAR LAS AERONAVES SIN PERMISO DEL ATC:	<b>B</b>	CIERTO	FALSO			
2	LOS VUELOS IFR PUEDEN OPERAR FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO.	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
3	CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA EN EMERGENCIA DEBERÁ ACTIVAR EN SU RESPONDEDOR EL CÓDIGO 7700	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
4	CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA CON FALLAS DE COMUNICACIONES DEBERÁ ACTIVAR EN SU RESPONDEDOR EL CÓDIGO 7600.	<b>A</b>	CIERTO	FALSO			
5	MIENTRAS SE VUELA POR DEBAJO DE 12.000 PIES SOBRE EL MSL, EN EL FIR DE MAIQUETÍA:	<b>C</b>	LA ESCALA BAROMÉTRICA SE AJUSTA A QNE.	SE VUELA EN NIVELES DE VUELO	SE VUELA EN ALTITUDES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
6	EL REGLAMENTO DE VUELO SE APLICA A TODAS LAS AERONAVES CIVILES QUE OPEREN DENTRO DE:	<b>D</b>	UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA	UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA O.A.C.I.	EL ESPACIO TERRITORIAL DEL ESTADO	UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO	
7	LOS VUELOS VFR SÓLO SE PUEDEN REALIZAR EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS:	<b>C</b>	IMC Y VMC	VMC E IFR	VMC	IMC	
8	LAS AERONAVES OPERANDO TANTO EN LA SUPERFICIE COMO EN EL AIRE DEBEN AJUSTARSE A:	<b>C</b>	LAS REGLAS GENERALES	LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL	LAS REGLAS GENERALES Y ESPECIALES VFR E IFR	LAS REGLAS DE VUELOS INTERNACIONALES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
9	NO SE REALIZARA VUELOS ACROBÁTICOS EN:	B	ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS, NI POR DEBAJO DE 1000 PIES.	ÁREAS POBLADAS, NI POR DEBAJO DE 1500 PIES .	ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS, NI POR DEBAJO DE 2000 PIES.	EN NINGÚN ESPACIO DE LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO	
10	EL ESPACIO AÉREO DE UN AEROPUERTO CON 1500 PIES GND Y 3 MILLAS NÁUTICAS DE RADIO DESDE EL PUNTO DE REFERENCIA DEL AERÓDROMO ES :	B	UNA ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA)	UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)	UNA ÁREA DE CONTROL (CTR)	UNA AEROVÍA (AWY)	
11	CUANDO UN PILOTO VOLANDO VFR DESEA CAMBIAR SU PLAN DE VUELO PARA VOLAR IFR DEBERÁ:	D	PROCEDER AL CAMBIO Y NOTIFICARLOS A LOS SERVICIOS ATS	PROCEDER AL CAMBIO Y ADAPTARSE A LOS NIVELES DE VUELO IFR	NOTIFICAR QUE VUELA CONDICIONES IMC Y CAMBIA PARA IFR	PRESENTAR AL ATC UN PLAN DE VUELO Y ESPERAR LA AUTORIZACIÓN.	
12	LAS LUCES DE NAVEGACIÓN VERDE DE LAS AERONAVES TIENEN UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:	C	090 GRADOS	120 GRADOS	110 GRADOS	140 GRADOS	
13	LA LUZ DE NAVEGACIÓN BLANCA DE LAS AERONAVES TIENEN UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:	D	110 GRADOS	120 GRADOS	360 GRADOS	140 GRADOS	
14	LA AYUDA DE APROXIMACIÓN VISUAL VASI PERMITE AL PILOTO:	D	REALIZAR SU ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS	REALIZAR SU APROXIMACIÓN FRUSTRADA	DECIDIR SI ATERRIZA O HACE APROXIMACIÓN FRUSTRADA	REALIZAR UNA APROXIMACIÓN VISUAL CON UN ÁNGULO CORRECTO	
15	UNA AERONAVE EN VUELO SIN COMUNICACIÓN CON LA TORRE DE CONTROL RECIBE , UNA SEÑAL VERDE INTERMITENTE, LE ESTÁN INDICANDO QUÉ:	D	ESTA LIBRE PARA ATERRIZAR	REGRESE AL CIRCUITO DE TRÁNSITO	MANTÉNGASE EN EL CIRCUITO	REGRESE PARA ATERRIZAR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
16	LA CAPA DE TRANSICIÓN DE UN AEROPUERTO ESTÁ UBICADA:	<b>D</b>	POR ENCIMA DE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE	POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	POR DEBAJO DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	ENTRE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	
17	UNA AERONAVE VOLANDO VFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CON RUMBO DE 150 GRADOS, DEBE UTILIZAR:	<b>A</b>	ALTITUD IMPAR MÁS 500 PIES	ALTITUD PAR MÁS 500 PIES	ALTITUD IMPAR	ALTITUD PAR	
18	UNA AERONAVE ACERCÁNDOSE AL CIRCUITO DE TRÁNSITO DE UN AERÓDROMO OBSERVA UNA LUZ PIROTÉCNICA ROJA, LE INDICA QUÉ:	<b>C</b>	DEBE PROCEDER AL AEROPUERTO ALTERNADO	DEBE REGRESAR AL AEROPUERTO DE ORIGEN	DEBE CANCELAR INSTRUCCIONES PREVIAS Y NO ATERRIJAR POR AHORA	EL AEROPUERTO ESTÁ BAJO LOS MÍNIMOS VFR.	
19	EN EL ESPACIO AÉREO DEL FIR DE SVZM POR ENCIMA DE NIVEL DE VUELO 200 LAS AERONAVES SÓLO PUEDEN VOLAR:	<b>B</b>	REGLAS DE VUELO VISUALES Y REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS	REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS	REGLAS DE VUELO VISUALES	REGLAS DE VUELO VISUAL EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS VISUALES	
20	EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (ATC) ESTÁ FORMADO POR:	<b>B</b>	CONTROL DE AERÓDROMO, CONTROL DE APROXIMACIÓN E INFORMACIÓN	CONTROL DE AERÓDROMO, DE APROXIMACIÓN Y DE ÁREA	CONTROL DE AERÓDROMO, DE ÁREA Y ASESORAMIENTO	CONTROL DE AERÓDROMO, DE INFORMACIÓN Y ASESORAMIENTO	
21	CUANDO LA AERONAVE ES CONTROLADA POR RADAR, EL MARGEN VERTICAL, SOBRE LA SUPERFICIE DEBE SER VERIFICADO COMO OBLIGACIÓN POR:	<b>C</b>	EL PILOTO AL MANDO	EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	EL CONTROL DE RADAR	LOS SERVICIOS ATS	
22	LAS AERONAVES MILITARES EN VUELO, DEBEN AJUSTARSE A LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y EL REGLAMENTO DE VUELO CUANDO:	<b>C</b>	VUELEN DENTRO DE UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN AÉREA	VUELEN DENTRO DE UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI	VUELEN EN AERÓDROMOS CIVILES Y ESPACIOS AÉREO CONTROLADOS	VUELEN EN ESPACIOS AÉREOS CIVILES Y MILITARES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
23	CUANDO UNA AERONAVE CRUZA DIFERENTES REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO, SU PERMISO PUEDE SER ENMENDADO:	D	POR EL ATC DE OTRA FIR, CUANDO LO AUTORICE EL ATC DE DESTINO	POR EL ATC DE OTRA FIR, CUANDO LO AUTORICE EL ATC DE ORIGEN	POR EL ATC DE LA FIR DE DONDE SALIÓ LA AERONAVE SOLAMENTE	POR EL ATC DE LA FIR QUE CRUZA SI ES NECESARIO	
24	LA ALTITUD MÍNIMA EN LA CUÁL SE PUEDE VOLAR EN UNA AEROVÍA SE DENOMINA:	D	ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)	ALTITUD DE DECISIÓN (DH)	PUNTO DE DESCENSO VISUAL (VDP)	ALTITUD MÍNIMA DE RUTA (MEA)	
25	EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO SE PRESTA A LAS AERONAVES QUE VUELAN:	B	BAJO REGLAS VFR EN UNA CTR	BAJO REGLAS VFR EN UNA ATZ	BAJO REGLAS IFR EN UNA ATZ	B Y C SON CORRECTAS	
26	LAS AEROVÍAS DENTRO DEL FIR SVZM SE DENOMINAN :	C	AEROVÍAS ALFA (A)	AEROVÍAS BRAVO (B)	AEROVÍAS WHISKY (W)	AEROVÍAS CHARLIE (C)	
27	LOS ELEMENTOS QUE FORMAN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO DE UN AERÓDROMO SON:	C	TRAMO CON EL VIENTO, BÁSICO Y CONTRA EL VIENTO	TRAMO CON EL VIENTO, CONTRA EL VIENTO Y BÁSICO	TRAMO CON EL VIENTO, BÁSICO Y FINAL	TRAMO CONTRA EL VIENTO, BÁSICO Y APROXIMACIÓN FINAL	
28	UNA AERONAVE CONTROLADA POR RADAR SECUNDARIO QUE SE DECLARE EN EMERGENCIA DEBE UTILIZAR EL RESPONDEDOR EN:	D	CÓDIGO 1500	CÓDIGO 7500	CÓDIGO 7600	CÓDIGO 7700	
29	CUANDO UNA AERONAVE OPERA EN UN AERÓDROMO NO CONTROLADO ANTES DEL RODAJE DEBERÁ ESTAR A LA ESCUCHA DE LA FRECUENCIA:	C	122.5	121.5	123.4	118.1	
30	EL ESPACIO AÉREO DENTRO DEL CUÁL, EL ESTADO PRESTA LOS SERVICIOS DE ALERTA, INFORMACIÓN Y CONTROL SE LLAMA:	D	REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI	REGIÓN SUPERIOR DE NAVEGACIÓN AÉREA	REGIÓN INFERIOR DE NAVEGACIÓN AÉREA	REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
31	LAS AERONAVES EN VUELO DEBERÁN AJUSTARSE A LAS:	<b>C</b>	REGLAS ESPECIALES VFR E IFR	REGLAS GENERALES	REGLAS GENERALES Y LAS ESPECIALES VFR E IFR	CONDICIONES MET VMC E IMC Y REGLAS VFR E IFR	
32	LAS NORMAS ESTABLECIDAS DE LANZAMIENTO DE OBJETOS ROCIADOS, REMOLQUE, DESCENSOS EN PARACAÍDAS, VUELOS ACROBÁTICOS, GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS ESTÁN CONTEMPLADOS EN :	<b>C</b>	LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL	LAS REGLAS DE VUELO VISUAL E INSTRUMENTALES DEL ANEXO 2 DE OACI	LAS REGLAS GENERALES DEL REGLAMENTO DEL AIRE	LOS PROCEDIMIENTOS GENERALES DEL PAÍS	
33	EL CIRCUITO DE RODAJE DE UN AERÓDROMO LO FORMAN LOS SIGUIENTES ELEMENTOS:	<b>C</b>	PLATAFORMA, POSICIÓN DE ESPERA, PISTA Y CALLES DE RODAJE	PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y ÁREA DE MANIOBRAS	PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTO DE ESPERA	PLATAFORMA, PUNTO DE ESPERA Y CABECERA DE LA PISTA	
34	UNA AERONAVE APROXIMANDO VISUAL CON AYUDA DEL VASIS, EL PILOTO OBSERVA SOLO LUCES BLANCAS, LA AERONAVE ESTÁ:	<b>A</b>	POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANE0	POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANE0	EN LA SENDA DE PLANE0	CRUZANDO LA SENDA DE PLANE0	
35	EL ESPACIO AÉREO CONTROLADO ESTÁ COMPRENDIDO POR:	<b>B</b>	LAS AEROVÍAS, LAS ÁREAS DE CONTROL TERMINAL Y ZONAS DE CONTROL.	LAS AEROVÍAS, ÁREAS DE CONTROL TERMINAL, ZONAS DE CONTROL Y ZONAS DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO.	TOD0 EL ESPACIO AÉREO DE UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)	EL ESPACIO AÉREO INFERIOR Y EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR	
36	PARA QUE UN PILOTO PUEDA ESTABLECER QUE VUELA EN NIVELES DE VUELO (FL) DEBE AJUSTAR SU ALTÍMETRO A:	<b>B</b>	QFE (PRESIÓN AL NIVEL DE LA PISTA)	QNE (PRESIÓN STANDARD)	QNH (PRESIÓN AL NIVEL DEL MAR)	LA PRESIÓN QUE LE INDICO EL ATC	
37	EL PILOTO AL MANDO SERÁ RESPONSABLE DE SU VUELO Y DE LA AERONAVE:	<b>B</b>	CUANDO ESTE VOLANDO EN LADO IZQUIERDO (COPILOTO)	CUANDO MANIPULE O NO LOS MANDOS DE LA AERONAVE	EN TODO MOMENTO EXCEPTO EN CIRCUNSTANCIAS NECESARIAS	CUANDO SE LO ORDENE LA EMPRESA PROPIETARIA DE LA AERONAVE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
38	EN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO LA SUGERENCIA Y EL ORDEN DE ATERRIZAJE SE ESTABLECE:	C	DE ACUERDO A LA ALTITUD EN QUE LLEGUEN AL CIRCUITO	EN RELACIÓN A LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE	EN EL ORDEN EN QUE SE INCORPOREN AL CIRCUITO	DE ACUERDO A LA DISTANCIA EN QUE NOTIFICARON SU POSICIÓN	
39	ADEMÁS DE LAS LUCES DE NAVEGACIÓN LAS AERONAVES UTILIZAN UNA LUZ QUE EMITE DESTELLOS ROJOS CON COBERTURA DE 360 GRADOS:	B	LUZ DE INDICACIÓN DE POSICIÓN	LUZ ANTICOLISIÓN	LUZ DE NAVEGACIÓN DE BABOR	LUZ DE NAVEGACIÓN DE ESTRIBO	
40	COMO SE LLAMA EN VENEZUELA EL ESPACIO AÉREO QUE TIENEN LAS SIGUIENTES MEDIDAS: 1.500 PIES DE ALT. Y 3 NM DE RADIO:	C	CTR	TMA	ATZ	APP	
41	AL PRESENTAR UN PLAN DE VUELO A LAS DEPENDENCIAS ATS, ESTE ADQUIERE UN CARÁCTER DE:	C	ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO	TÉCNICO E INTERNO	JURÍDICO LEGAL	ELEMENTO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	
42	TODAS LAS AERONAVES ENTRARÁN Y SALDRÁN DEL TERRITORIO NACIONAL POR LAS ZONAS QUE LE FIJE:	C	LA OFICINA CENTRAL DE INFORMACIÓN	EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA	EL EJECUTIVO NACIONAL	LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE AÉREO	
43	SI DOS AERONAVES CONVERGEN EN UNA ALTURA APROXIMADAMENTE IGUAL, LA AERONAVE QUE TIENE A SU DERECHA:	C	TIENE DERECHO AL PASO	DEBE ALEJARSE DE LA TRAYECTORIA DE LA PRIMERA, CAMBIANDO SU RUMBO A LA DERECHA	LE CEDERÁ EL PASO	REDUCIR SU VELOCIDAD PARA PERMITIR QUE LA OTRA SE ALEJE	
44	LAS LICENCIAS DEBERÁN SER RENOVADAS DENTRO DEL TÉRMINO DE SU VIGENCIA, DIRIGIENDO LA CORRESPONDIENTE SOLICITUD A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	A	DENTRO DE LOS 30 DÍAS ANTERIORES A LA FECHA DE SU VENCIMIENTO	15 DÍAS ANTES DEL VENCIMIENTO	45 DÍAS ANTES DEL VENCIMIENTO	LAS LICENCIAS NO TIENEN VENCIMIENTO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
45	EL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO SUMINISTRADO POR LAS DEPENDENCIAS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, TIENE LAS SIGUIENTES FUNCIONES:	C	SÓLO SE SUMINISTRARA A LOS VUELOS IFR	NO SE SUMINISTRARA DENTRO DE LAS TMA EXISTENTES	SE SUMINISTRARA A TODAS LAS AERONAVES CONTROLADAS Y NO CONTROLADAS	ES UN SERVICIO EXCLUSIVO PARA VUELOS VFR	
46	SEGÚN LO ESTABLECIDO POR LA CONVENCIÓN DE TOKIO, LA FILOSOFÍA APLICADA EN RELACIÓN A , DÓNDE COMIENZA Y DÓNDE TERMINA LA RESPONSABILIDAD DEL PILOTO:	A	EL PERIODO ENTRE "PUERTA CERRADA" Y "PUERTA ABIERTA"	DESDE QUE LLEGA A DESPACHO DE VUELO	DESDE QUE INDICA LA CARRERA DE DESPEGUE	TODAS LAS ANTERIORES	
47	CUANDO UN PILOTO QUE VUELA IFR DENTRO DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO DESEA CONTINUAR SU VUELO FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO DEBERÁ:	C	CANCELAR SU VUELO IFR Y CONTINUAR CON UN VUELO VFR	SOLICITAR AUTORIZACIÓN AL ACC Y MANTENER ESCUCHA DE LA FRECUENCIA	NOTIFICAR SUS INTENCIONES AL ACC Y MANTENER ESCUCHA DE LA FRECUENCIA ESPERANDO HASTA OBTENER LA AUTORIZACIÓN	REQUERIR AUTORIZACIÓN ESPECIAL PARA VOLAR FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO	
48	EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, ES RESPONSABLE DE SUMINISTRAR CONTROL (SEPARACIONES)	B	ENTRE VUELOS VFR	ENTRE VUELOS IFR CONTROLADOS	ENTRE VUELOS IFR CONTROLADOS Y VUELOS VFR	ENTRE VUELOS IFR CONTROLADOS, VUELOS VFR Y VUELOS VFR ESPECIALES.	
49	MIENTRAS SE VUELA A MÁS DE 12.000 PIES SOBRE EL MSL EN EL FIR DE MAIQUETÍA.	C	LA ESCALA BAROMÉTRICA SE AJUSTA A 29.92 PULGADAS	SE VUELA EN NIVELES DE VUELO	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
50	¿DIGA UD., COMO SE CONOCE EL HECHO DE FAMILIARIZARSE CON TODO LO RELACIONADO A LA PROYECCIÓN DE UN VUELO?	C	FAMILIARIZACIÓN DEL NOTAM	MEDIDAS PREVENTIVAS DE DESPACHO	MEDIDAS PREVIAS AL VUELO	MEDIDAS PREVIAS AL NIVEL DE VUELO	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
51	LA REFERENCIA VERTICAL UTILIZADA PARA VOLAR EN UNA AEROVÍA SE CONOCE CÓMO.	<b>A</b>	NIVEL DE VUELO	ALTITUD MÍNIMA EN RUTA (MEA)	ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)	ALTITUD DE DECISIÓN (DH)	
52	¿DIGA CÓMO SE DENOMINA EL ESPACIO AÉREO QUE SE ENCUENTRA ENTRE LA ALTITUD DE TRANSICIÓN Y EL NIVEL DE TRANSICIÓN:	<b>C</b>	ALTITUD DE TRANSICIÓN	NIVEL DE TRANSICIÓN	CAPA DE TRANSICIÓN	NINGUNA ES CORRECTA	
53	EL PILOTO AL MANDO DE UNA AERONAVE SERÁ RESPONSABLE DE LA MISMA CUANDO:	<b>C</b>	CUANDO LA EMPRESA EXPLOTADORA DE LA AERONAVE	CUANDO SE LE ENTREGUE EL PLAN DE VUELO	CUANDO MANIPULE O NO LOS MANDOS DE LA AERONAVE	CUANDO VUELE AL MANDO DERECHO COMO PRIMER OFICIAL	
54	EN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO LA SECUENCIA Y EL ORDEN DE ATERRIZAJE SE ESTABLECE:	<b>D</b>	DE ACUERDO A LA UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE CADA AERONAVE	DE ACUERDO A LA VELOCIDAD DE LAS AERONAVES	DE ACUERDO A LA ALTITUD CON QUE LLEGUE AL AERÓDROMO	DE ACUERDO AL ORDEN EN QUE SE INCORPOREN AL CIRCUITO DEL AERÓDROMO	
55	CUANDO UN AERÓDROMO SE ENCUENTRA BAJO LOS MÍNIMOS METEOROLÓGICOS Y SE SUSPENDEN LOS VUELOS VFR, QUIERE DECIR QUE SUS LÍMITES SON:	<b>B</b>	TECHO DE NUBES 1000 PIES O 8 NM DE VISIBILIDAD	TECHO DE NUBES 1500 PIES O 3 NM DE VISIBILIDAD	TECHO DE NUBES 1500 PIES O 5 NM DE VISIBILIDAD	TECHO DE NUBES 1000 PIES O 5 NM DE VISIBILIDAD	
56	LOS SERVICIOS DE CONTROL DE AERÓDROMO, CONTROL DE APROXIMACIÓN Y CONTROL DE ÁREA SE ABREVIAN ASÍ :	<b>C</b>	TWR - SAR - APP	ATS - ATC - APP	ATC - TWR - APP	TWR - APP - ACC	
57	LAS REGIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA OACI SE SUB-DIVIDEN EN :	<b>B</b>	ESPACIO AÉREO CONTROLADO Y DE ASESORAMIENTO	REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO	ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS Y NO CONTROLADOS	ESPACIO AÉREO INFERIOR Y SUPERIOR	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
58	EL SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN SE LES PRESTA A LAS AERONAVES QUE SE ENCUENTRAN VOLANDO EN :	<b>B</b>	UNA ÁREA DE ASESORAMIENTO (ADR)	UNA ZONA DE CONTROL (CTR)	UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATS)	UNA AEROVÍA AERONÁUTICA (AWY)	
59	EN UN AERÓDROMO CONTROLADO EL CIRCUITO DE RODAJE EN UN ÁREA DE MOVIMIENTO, DEBE USARSE BAJO LA AUTORIZACIÓN DEL:	<b>C</b>	CONTROL DE AERÓDROMO	CONTROL DE ÁREA	CONTROL DE SUPERFICIE	CONTROL DE ASESORAMIENTO	
60	LA ALTITUD UTILIZADA PARA VOLAR EN UNA AEROVÍA SE CONOCE CÓMO:	<b>B</b>	NIVEL DE AEROVÍA	ALTITUD MÍNIMA EN RUTA (MEA)	ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)	ALTITUD DE DECISIÓN (DH)	
61	EL SERVICIO DE INFORMACIÓN TERMINAL (ATIS) DEBE SER ESCUCHADO POR LOS PILOTOS AL MANDO DE SU AERONAVE PARA CONOCER:	<b>B</b>	LA INFORMACIÓN DEL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO	LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS DEL AERÓDROMO	LOS CIRCUITOS DE ESPERA DEL AERÓDROMO	LAS CONDICIONES DEL AERÓDROMO	
62	LAS POSICIONES CRÍTICAS DE RODAJE DE UN AERÓDROMO LO FORMAN LAS SIGUIENTES PARTES:	<b>A</b>	LA PISTA EN USO, CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMAS	PLATAFORMAS, CALLE DE RODAJE Y ZONAS LIBRES DE OBSTÁCULOS	CABECERA DE PISTA, PUNTO DE ESPERA Y PLATAFORMA	PLATAFORMA, ZONA DE PARADA Y CALLE DE RODAJE	
63	LOS ESPACIOS AÉREO CONTROLADOS COMPRENDEN:	<b>C</b>	TODO EL ESPACIO AÉREO DE UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO	EL ESPACIO AÉREO INFERIOR Y EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR	LAS AEROVÍAS, ÁREAS DE CONTROL TERMINAL, ZONA DE CONTROL Y ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO.	LAS ZONAS DE CONTROL, AEROVÍAS Y LAS ÁREAS DE CONTROL TERMINAL	
64	CUANDO REGLAMOS UN ALTÍMETRO EN NIVELES DE VUELO (QNE) LO UTILIZAMOS PREFERENTEMENTE PARA:	<b>C</b>	EFFECTUAR UN DESPEGUE CON PROCEDIMIENTO SID.	REALIZAR UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN	DETERMINAR EL NIVEL DE VUELO	REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
65	LAS AERONAVES QUE VUELAN DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO, SE SUJETAN A LA JURISDICCIÓN DE :	<b>A</b>	UNA DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	UNA DEPENDENCIA DE TRÁNSITO AÉREO	UN CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO	UN SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO	
66	CUANDO DOS AERONAVES EN VUELO O EN RODAJE SE APROXIMAN DE FRENTE, EVITARÁN UNA COLISIÓN ACTUANDO DE LA SIGUIENTE MANERA:	<b>D</b>	LA QUE SEA MÁS RÁPIDA CAMBIARÁ SU RUMBO A LA IZQUIERDA	LA QUE ESTE A LA DERECHA AUMENTARA SU VELOCIDAD	AMBAS VIRARÁN A LA DERECHA Y MANTENDRÁN UNA SEPARACIÓN DE 150 MTS.	AMBAS SE DETENDRÁN O, DE SER POSIBLE, ALTERARÁN SU RUMBO HACIA LA DERECHA	
67	UNA AERONAVE EN VUELO EXPRESA SU POSICIÓN VERTICAL EN ALTITUD EN RELACIÓN A LA CAPA DE TRANSICIÓN CUANDO SE ENCUENTRA :	<b>D</b>	EN LA ALTITUD MÁS BAJA UTILIZABLE Y POR DEBAJO DE ELLA	EN LA ALTITUD MÁS BAJA UTILIZABLE Y POR ENCIMA DE ELLA	EN LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y POR ENCIMA DE ELLA	EN LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y POR DEBÁJO DE ELLA	
68	EL ESPACIO AÉREO LLAMADO AEROVÍAS TIENE UN LÍMITE INFERIOR DENOMINADO:	<b>B</b>	MÍNIMA ALTURA EN RUTA	ALTITUD MÍNIMA EN RUTA	ALTURA MÍNIMA EN RUTA	LÍMITE DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS (OCL)	
69	UN VUELO VFR CON UN RUMBO DE 310 GRADOS PUEDE UTILIZAR SÓLO HASTA LA ALTITUD O NIVEL DE VUELO (FL) DE :	<b>B</b>	24,500 FT (FL 245)	18,500 FT (FL 185)	20,000 FT (FL 200)	19,500 FT (FL 195)	
70	CUÁNDO UNA AERONAVE EN VUELO, SE ENCUENTRA EN EL EJE DE UNA AEROVÍA, ÉSTA SE ENCUENTRA:	<b>B</b>	A 10 MILLAS TERRESTRE A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA	A 05 MILLAS NÁUTICAS A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA	A 10 MILLAS NÁUTICAS A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA.	A 05 MILLAS TERRESTRE A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA.	
71	CUANDO UNA AERONAVE ES INSTRUIDA POR EL CONTROL DE SUPERFICIE A RODAR A LA PISTA EN USO, SE LE ESTA INDICANDO QUÉ:	<b>C</b>	ESTÁ AUTORIZADO PARA ENTRAR A POSICIÓN Y MANTENER	ESTÁ AUTORIZADO PARA UN DESPEGUE DE INMEDIATO	ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR AL PUNTO DE ESPERA	ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR A LA PISTA Y DESPEGAR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
72	LA FRECUENCIA INTERNACIONAL DE EMERGENCIA UTILIZADA EN LA AVIACIÓN ES:	B	120.5 MHZ	121.5 MHZ	125,1 MHZ	121.9 MHZ	
73	EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR (UIR) SÓLO SE PUEDEN REALIZAR VUELOS:	D	IFR EN IMC	VFR EN IFR	VFR EN IMC	IFR EN VMC O IMC	
74	EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/SVZM SUS LÍMITES VERTICALES SON:	C	SUPERIOR: ILIMITADO	INFERIOR: EL TERRENO Y SUPERIOR: FL 290	INFERIOR: FL 245 Y SUPERIOR: ILIMITADO	SUPERIOR: FL 450 E INFERIOR: EL TERRENO	
75	CUANDO UNA AERONAVE VUELA VFR CONTROLADO POR RADAR SECUNDARIO DEBE UTILIZAR EL RESPONDEDOR EN:	C	CÓDIGO 7500	CÓDIGO 2000	CÓDIGO 1500	CÓDIGO 1700	
76	LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO DE MAIQUETÍA, SEGÚN LA OACI SE ABREVIAS:	B	MVMI	SVZM	SVMI	SVIM	
77	CUANDO UNA AERONAVE QUE EMPLEE EL VASIS, PARA ATERRIZAR Y ÉSTA LE INDIQUE UNA LUZ ROJA Y UNA BLANCA ¿EL PILOTO INTERPRETARÁ QUÉ?	C	ESTÁ CRUZANDO LA SENDA DE LOCALIZADOR	SE ENCUENTRA ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEOS	SE ENCUENTRA EN LA SENDA CORRECTA DE PLANEOS	SE ENCUENTRA POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEOS	
78	UNA AERONAVE VOLANDO EN ALTA MAR, AL ESTAR VOLANDO DENTRO DE LAS REGLAS DE VUELO, DEBE SUJETARSE A:	D	EL REGLAMENTO DEL AEROPUERTO DE DESTINO	AL REGLAMENTO DEL AIRE DEL PAÍS DE DESPEGUE	LAS NORMAS DE LA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA QUE ESTA CRUZANDO	EL ANEXO 2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL	
79	PARA DETERMINAR LA ELEVACIÓN DE UN AERÓDROMO SE MIDE UTILIZANDO LA PRESIÓN DEL ALTÍMETRO:	C	SOBRE EL PUNTO DE REFERENCIA DEL AEROPUERTO (ARP)	SOBRE LA CABECERA DE LA PISTA	SOBRE EL NIVEL DEL MAR	SOBRE EL NIVEL STANDARD	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
80	LAS AEROVÍAS (AWY) QUE CRUZAN DOS O MÁS REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) SE IDENTIFICAN CON LAS LETRAS :	<b>C</b>	K.U.S.F.	W.M.L.A.	A.B.G.R.	H.J.V.U.	
81	CUANDO UNA AERONAVE DESCENDE PARA ATERRIZAR, AL CRUZAR EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE DEBE AJUSTAR SU ALTÍMETRO	<b>B</b>	QNE (PRESIÓN AL NIVEL DEL MAR)	QNH (PRESIÓN AL NIVEL MEDIO DEL MAR)	QNE (PRESIÓN STANDARD)	QFE (PRESIÓN AL NIVEL DEL AERÓDROMO)	
82	LA CAPA DE TRANSICIÓN DE UN AERÓDROMO ESTÁ UBICADA:	<b>B</b>	POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	ENTRE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE.	POR ENCIMA DE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE	POR DEBAJO DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	
83	EL FIR SVMZ SOBRE EL NIVEL DE VUELO 200 SÓLO SE AUTORIZAN:	<b>C</b>	LAS REGLAS DE VUELO VISUAL	LAS REGLAS DE VUELO VISUAL E INSTRUMENTAL	LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTO	LAS REGLAS DE VUELO VISUAL EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS VISUALES	
84	CUÁNDO UNA AERONAVE SIN COMUNICACIÓN EN VUELO RECIBE DE LA TORRE DE CONTROL UNA LUZ VERDE FIJA SIGNIFICA QUÉ:	<b>A</b>	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR	CEDA EL PASO A LAS OTRAS AERONAVES Y SIGA EN EL CIRCUITO	REGRESE PARA ATERRIZAR	ATERRICE EN ESTE AERÓDROMO Y DIRÍJASE A LA PLATAFORMA.	
85	EL SALVAVIDAS O BOTE SALVAVIDAS DEBE LLEVARSE A BORDO DE LA AERONAVE OBLIGATORIAMENTE:	<b>B</b>	CUANDO SE VUELA A CUALQUIER DISTANCIA DE LA COSTA	CUANDO SE VUELE A DIEZ MILLAS NÁUTICAS O MÁS DE LA COSTA	CUANDO SE VUELE EN CUALQUIER ZONA	CUANDO SE VUELE EN CUALQUIER ÁREA	
86	EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO SE PRESTA A LAS AERONAVES QUE VUELAN:	<b>B</b>	BAJO REGLAS IFR DENTRO DE UN ATZ	BAJO REGLAS VFR DENTRO DE UN ATZ	BAJO REGLAS VFR DENTRO DE UN CTR	BAJO REGLAS IFR DENTRO DE UN APP	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
87	EL VUELO VFR EN ÁREAS POBLADAS NO DEBE REALIZARSE A MENOS QUÉ:	<b>A</b>	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 1000 FT O MÁS	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2500 FT O MÁS	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 1500 FT O MÁS	VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2000 FT O MÁS	
88	EL ESPACIO AÉREO DENTRO DEL CUÁL EL ESTADO VENEZOLANO PROPORCIONA LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, SE DENOMINA:	<b>B</b>	REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL	REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO	REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI	REGIÓN DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	
89	LOS LÍMITES VERTICALES DEL ESPACIO AÉREO INFERIOR DEL FIR SVZM SE ENCUENTRAN:	<b>C</b>	DESDE EL NIVEL DE VUELO 190 HASTA EL TERRENO	DESDE EL TERRENO HASTA EL NIVEL DE VUELO 200	DESDE EL NIVEL DE VUELO 245 HASTA EL TERRENO	DESDE EL TERRENO HASTA EL NIVEL DE VUELO 290	
90	PARA QUE UN PILOTO PUEDA REPORTAR SU ALTITUD DE VUELO, DEBE DE AJUSTAR SU ALTÍMETRO A :	<b>A</b>	QNH (PRESIÓN AL NIVEL DEL MAR)	LA PRESIÓN AUTORIZADA POR EL ATC	QNE (PRESIÓN DE LA ATMOSFERA STANDARD)	QFE (PRESIÓN AL NIVEL DE LA PISTA)	
91	LOS VUELOS VFR SE RESTRINGE Y NO DEBEN OPERAR:	<b>B</b>	ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL Y POR ENCIMA DEL FL245	ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL Y POR ENCIMA DEL FL200	POR DEBAJO DEL FL195 Y ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL	POR DEBAJO DEL FL205 Y ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL.	
92	LOS CÓDIGOS QUE SE ACTIVAN PARA INDICAR AL ATC SOBRE UNA EMERGENCIA, FALLA DE COMUNICACIÓN, INTERFERENCIA ILÍCITA Y VUELO VFR CONTROLADO	<b>C</b>	7700 - 7500 - 7600 - 1500	7700 - 7600 - 7500 - 2000	7700 - 7600 - 7500 - 1500	7600 - 7700 - 7500 - 200	
93	CUANDO LA VISIBILIDAD Y DISTANCIA ENTRE NUBES Y TECHOS DE NUBES SON INFERIORES A LAS MÍNIMAS PARA LOS VUELOS VFR NOS ENCONTRAMOS EN CONDICIONES DE VUELO:	<b>A</b>	VMC PARA VFR	IMC PARA VFR	IMC PARA IFR	VMC PARA IFR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
94	CUANDO UNA AERONAVE, ESTÁ VOLANDO DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO NO CONTROLADO LA RESPONSABILIDAD DE EVITAR COLISIONES ES DE	C	LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE	LA COMPAÑÍA EXPLOTADORA	EL CAPITÁN DE LA AERONAVE	LAS AERONAVES ENTRE SI	
95	LOS VUELOS IFR QUE VUELAN SOBRE EL NIVEL DE VUELO FL 290 DENTRO DEL FIR - SVZM MANTENDRÁ UNA SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA	B	1,500 FT	2,000 FT	2,500 FT	1,000 FT	
96	UNA AERONAVE SUJETA A SU PLAN VUELO Y A LOS SERVICIOS DE ATC Y ESTÁ NO NOTIFICA EN UN PERÍODO DE 30 MINUTOS DESPUÉS DE LA HORA EN LA CUAL DEBERÍA HABER HECHO SU ÚLTIMA NOTIFICACIÓN DE POSICIÓN. ESTÁ EN FASE:	C	ALERFA	EMERGENCIA	INCERFA	DESTREFA	
97	CUANDO EL AERÓDROMO SE ENCUENTRA DEBAJO DE LOS MÍNIMOS IFR EL PILOTO:	B	ATERRIZARA REALIZANDO UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL	NO DEBE ATERRIZAR Y REALIZARÁ UNA APROXIMACIÓN FRUSTRADA	ATERRIZARA A DISCRECIÓN.	ATERRIZARA CON AUTORIZACIÓN DE LA COMPAÑÍA EXPLOTADORA	
98	LOS VUELOS VFR ENTRE LOS RUMBOS 000° Y 178° NO DEBEN DE UTILIZARSE A UNA ALTITUD O NIVEL DE VUELO :	C	MAYOR DE 24500 (FL 24,5)	MAYOR DE 18500 (FL 185)	MAYOR DE 19500 (FL 195)	MAYOR DE 20000 (FL 200)	
99	LAS ZONAS DEMARCADAS EN LAS CARTAS DE NAVEGACIÓN CON LAS LETRAS " R, P, Y D", INDICAN :	C	ZONAS DE VUELO MILITARES	ZONAS PELIGROSAS, PROHIBIDAS Y SEÑALADAS	ZONAS DE VUELO RESTRINGIDAS, PROHIBIDAS Y PELIGROSAS	ZONAS DE VUELO PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y DURADERAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
100	CUÁNDO DOS AERONAVES EN VUELO TENGAN RUMBO DE CONVERGENCIA A UNA ALTITUD IGUAL O APROXIMADAMENTE IGUAL, PARA EVITAR UNA COLISIÓN:	B	LA QUE TIENE LA OTRA A LA IZQUIERDA TIENE EL DERECHO DE PASO	LA AERONAVE QUE TIENE LA OTRA A SU DERECHA CEDERÁ EL PASO	AMBAS AERONAVES ALTERARÁN SU RUMBO A LA DERECHA.	LA QUE ESTA A LA IZQUIERDA DE LA OTRA TIENE EL DERECHO DE PASO	
101	UNA AEROVÍA EN UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO EN FORMA DE CORREDOR TIENE UN ANCHO DE:	C	10 MILLAS TERRESTRES	05 MILLAS NÁUTICAS	10 MILLAS NÁUTICAS	05 MILLAS TERRESTRES	
102	CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA VOLANDO IFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CON UN RUMBO DE 180 GRADOS, ¿ A CUÁL DE LOS NIVELES ABAJO MENCIONADOS DEBE VOLAR?	B	11500 (FL 115)	24000 (FL 240)	12500 (FL125)	11000 (FL110)	
103	CUANDO UNA AERONAVE SE DECLARA EN EMERGENCIA Y SEGÚN SU PLAN DE VUELO, SE CONSIDERA QUE SE LE HA AGOTADO EL COMBUSTIBLE ESTA SE ENCUENTRA EN:	D	EMERGENCIA	INCERFA	ALERFA	DESTREFA	
104	LA HORA UTC TIENE UNA DIFERENCIA CON LA HORA LOCAL DE VENEZUELA (MLV) DE:	B	MENOS CUATRO HORAS	MÁS CUATRO HORAS	MENOS CINCO HORAS	MÁS CINCO HORAS	
105	LA OACI ASIGNA A LOS ESTADOS EL NOMBRE DEL ESPACIO AÉREO EN DÓNDE SE PRESTA SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO EL CUÁL SE DENOMINA:	C	ESPACIO AÉREO CONTROLADO Y NO CONTROLADO	REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI	REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)	ESPACIO AÉREO SUPERIOR E INFERIOR DE LA REGIÓN	
106	EN UNA CARTA DE RADIONAVEGACIÓN SE OBSERVA QUE LOS TRAMOS EN LAS AEROVÍAS, ESTÁN SEÑALADAS POR LAS LETRAS "MEA" QUE SIGNIFICA:	B	LA ALTITUD MÁXIMA EN RUTA	LA ALTITUD MÍNIMA EN RUTA	LA ALTITUD MÍNIMA EN VUELO ESTABLECIDO	LA ALTITUD MÍNIMA SOBRE EL TERRENO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
107	UNA AERONAVE VOLANDO VFR EN EL RUMBO 115 SU ALTITUD O NIVEL DE VUELO MÁXIMO A UTILIZAR SERÁ:	C	18500 = FL185	20500 = FL205	19500 = FL195	24500 = FL245	
108	EL PILOTO AL MANDO DE LAS AERONAVES, TENDRÁ AUTORIDAD DECISIVA EN TODO LO RELACIONADO CON ELLA.	D	CUANDO LA AUTORICE LA COMPAÑIA EXPLOTADORA	CUANDO HAYA FIRMADO TODA LA DOCUMENTACIÓN DE LA AERONAVE	MIENTRAS SU TRIPULACIÓN ESTA COMPLETA	MIENTRAS ESTE AL MANDO DE LA MISMA.	
109	LA SEÑAL QUE SE UTILIZA EN LA AVIACIÓN PARA IDENTIFICAR O REPORTAR UNA EMERGENCIA O PELIGRO INMINENTE DE UNA AERONAVE ES:	B	EMERGENCIA, EMERGENCIA, EMERGENCIA	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	PELIGRO, PELIGRO, PELIGRO	URGENTE, URGENTE, URGENTE	
110	SE DEFINE "SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA LOS VUELOS CONTROLADOS EN LAS ÁREAS DE CONTROL" CÓMO:	B	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO	
111	EL ESPACIO AÉREO CONTROLADO QUE ESTÁ BAJO LA RESPONSABILIDAD DE UNA TORRE DE CONTROL SE DENOMINA:	B	UN CORREDOR AÉREO CONTROLADO	UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)	UNA ZONA DE CONTROL DE TERMINAL (TMA)	UNA ÁREA DE CONTROL DE AERÓDROMO (CTR)	
112	CUANDO UNA AERONAVE ES INSTRUIDA POR EL CONTROL DE SUPERFICIE A RODAR A LA PISTA EN USO, SE LE ÉSTA INDICANDO QUE:	C	ESTÁ AUTORIZADO PARA ENTRAR A POSICIÓN Y MANTENER	ESTÁ AUTORIZADO PARA SU DESPEGUE DE INMEDIATO	ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR AL PUNTO DE ESPERA	ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR A LA PISTA Y DESPEGUE	
113	EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR (VIR) SÓLO SE PUEDEN REALIZAR VUELOS:	D	IFR EN IMC	VFR EN IFR	VFR EN IMC	IFR EN VMC O IMC	
114	EL REGLAMENTO DEL AIRE SE APLICA A TODAS LAS AERONAVES CIVILES QUE OPEREN DENTRO DE:	A	UNA FIR	UN ATZ	UN CTR	UN TMA	UN FI LIBRE



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
115	LAS LUCES DE NAVEGACIÓN ROJA Y VERDE QUE OSTENTAN LAS AERONAVES TIENEN UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:	<b>B</b>	120 GRADOS	110 GRADOS	690 GRADOS	140 GRADOS	
116	UNA AERONAVE VOLANDO VFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CON UN RUMBO DE 045 GRADOS, DEBE UTILIZAR :	<b>C</b>	ALTITUD IMPAR	ALTITUD PAR	ALTITUD IMPAR MÁS 500 PIES	ALTITUD POR MÁS 500 PIES	
117	LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) SE HA CREADO CON LA FINALIDAD DE BRINDAR:	<b>C</b>	EL SERVICIO DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL	EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	EL SERVICIO DE ALERTA, CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO E INFORMACIÓN DE VUELO	EL SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO	
118	EL ESPACIO AÉREO DE UN AERÓDROMO CON 1500 PIES VERTICALES Y 3 MILLAS NÁUTICAS DE RADIO DESDE EL PUNTO DEL AERÓDROMO	<b>C</b>	UN ÁREA DE CONTROL (CTR)	UN ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA)	UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)	UNA AEROVÍA CONTROLADA (AWY)	
119	EL ESPACIO AÉREO DEL ÁREA DE CONTROL TERMINAL DE MAIQUETIA (CON SERVICIO RADAR SSR) SE CLASIFICA:	<b>D</b>	CLASE D	CLASE C	CLASE A	CLASE B	
120	UNA AERONAVE EN VUELO SIN COMUNICACIÓN CON LA TORRE DE CONTROL RECIBE UNA SEÑAL VERDE FIJA, SE LE INDICA QUÉ:	<b>C</b>	MANTENGASE EN CIRCUITO	REGRESE PARA ATERRIZAR	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR	NO ATERRICE AERÓDROMO PELIGROSO	
121	UNA AERONAVE ALCANZA A OTRA, CUANDO EXISTA UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE:	<b>B</b>	060 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE	070 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE	090 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE	080 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
122	CUANDO SE AUTORIZA A UNA AERONAVE A PUNTO DE ESPERA Y ESTE NO HA SIDO SEÑALADO EN EL AERÓDROMO, LA AERONAVE DEBE ESPERAR	A	50 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA SEA INFERIOR A 900 MTS.	100 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA SEA INFERIOR A 900 MTS	50 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA TENGA 900 MTS O MÁS	100 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA TENGA 900 MTS O MÁS	
123	CUANDO LAS CONDICIONES MET. SE ENCUENTRA EN TÉRMINOS DE VISIBILIDAD, DISTANCIA Y TECHO DE LAS NUBES IGUALES O INFERIORES A 1500' O 3 MILLAS NÁUTICAS SE DICE QUE LAS CONDICIONES SON:	C	CONDICIONES IFR	CONDICIONES VMC	CONDICIONES IMC	CONDICIONES VFR	
124	LAS AERONAVES UTILIZAN LUCES DE NAVEGACIÓN, A ESTAS SE LE AÑADEN LAS LUCES DE DESTELLOS ROJOS QUE TIENEN UNA COBERTURA DE 360°	C	LUZ DE NAVEGACIÓN	LUZ DE NAVEGACIÓN INERCIAL	LUZ DE ANTICOLISIÓN	LUZ DE SEÑALIZACIÓN DEL FUSELAJE	
125	LA HORA ENTRE DE LA PUESTA DE SOL, Y EL COMIENZO DE LA SALIDA DEL MISMO PUBLICADA EN EL ALMANAQUE DEL AIRE SE LLAMA:	B	HORA SIDERAL	NOCHE	HORA INTERNACIONAL DE LA FECHA	NINGUNA ES CORRECTA	
126	UNA AERONAVE CON INTENCIONES DE ATERRIZAR Y DESEA CONOCER SU ALTITUD, SU ALTÍMETRO DEBE ESTAR CALIBRADO A:	C	LA PRESIÓN A NIVEL DE AEROPUERTO (QFE)	LA PRESIÓN STANDARD (QNH)	LA PRESIÓN A NIVEL DEL MAR (QNH)	LA PRESIÓN A NIVEL DEL AEROPUERTO	
127	LOS VUELOS VFR ENTRE LOS RUMBOS 000° Y 179° NO DEBEN DE UTILIZARSE A UNA ALTITUD O NIVEL DE VUELO:	C	MAYOR DE 24500 (FL 24,5)	MAYOR DE 18500 (FL 185)	MAYOR DE 19500 (FL 195)	MAYOR DE 20000 (FL 200)	
128	LAS LUCES DE NAVEGACIÓN DE LAS AERONAVES, POR SU UBICACIÓN SE IDENTIFICAN DE LA SIGUIENTE MANERA:	C	LUZ VERDE EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ ROJA EN LA COLA Y BLANCA EN EL TIP DE LA IZQUIERDA	LUZ ROJA EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ VERDE EN EL TIP DE ALA IZQUIERDA Y BLANCA EN LA COLA.	LUZ VERDE EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ ROJA EN EL TIP DE ALA IZQUIERDA Y LUZ BLANCA EN LA COLA.	LUZ BLANCA EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ VERDE EN LA COLA Y LUZ ROJA EN EL TIP DE ALA IZQUIERDA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
129	CUANDO UNA AERONAVE ALCANZA A OTRA EN CRUCERO, EN ASCENSO O EN DESCENSO, DEBERÁ :	B	CAMBIAR SU ALTITUD Y VELOCIDAD	CAMBIAR SU RUMBO HACIA LA DERECHA Y MANTENERSE FUERA DE LA TRAYECTORIA DE LA AERONAVE QUE ESTÁ ALCANZANDO	REDUCIR LA VELOCIDAD HASTA QUE LA AERONAVE QUE VA ADELANTE SE ALEJE LO SUFICIENTE	CRUZAR A LA IZQUIERDA HASTA ALCANZARLA Y ADELANTARSE	
130	EN CUÁNTO A CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO Y EN RELACIÓN A LA RESPONSABILIDAD LAS AEROVÍAS ESTÁN BAJO:	B	EL SERVICIO DE INFORMACIÓN Y ALERFA (FIS)	EL SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA (ACC)	EL SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN (APP)	EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO (TWR)	
131	SE DEFINE "DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN NIVEL , PUNTO U OBJETO CONSIDERADO COMO PUNTO, EL NIVEL MEDIO DEL MAR (MSL)" CÓMO:	C	ALTITUD DE PRESIÓN	ELEVACIÓN DE UN AERÓDROMO	ALTITUD	ALTURA	
132	SE DEFINE "SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA LA LLEGADA Y SALIDA DE VUELOS CONTROLADOS" CÓMO:	B	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA	
133	SE DEFINE "SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA EL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO" CÓMO:	C	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	SERVICIO DE CONTROL DE SUPERFICIE	
134	LA ALTITUD MÍNIMA PARA VOLAR EN ZONAS DESPOBLADAS SOBRE LA TIERRA O AGUA EN VUELO VFR ES:	C	1500 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO	700 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO	500 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO	1000 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO	
135	EL REGLAMENTO DEL AIRE (ANEXO 2 OACI) A TRAVÉS DEL MIP-AIP DE VENEZUELA SERÁ APLICADO A TODAS LAS AERONAVES CIVILES:	C	DENTRO DEL CENTRO DE CONTROL DE ÁREA DE MAIQUETÍA	DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO	DENTRO DE LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO DE MAIQUETÍA (FIR MAIQUETÍA)	DENTRO DE UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN DE VUELO	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
136	EN VENEZUELA LAS AERONAVES ENTRAN Y SALEN DEL TERRITORIO NACIONAL POR LOS PUNTOS QUE LES FIJE:	C	LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE AÉREO	LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL	EL EJECUTIVO NACIONAL	LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE	
137	EL ESPACIO AÉREO SITUADO SOBRE TERRITORIO VENEZOLANO MÁS SUS AGUAS JURISDICCIONALES ESTÁN SUJETOS A:	C	LA CONSTITUCIÓN DEL PAÍS	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DEL PAÍS	LA SOBERANÍA NACIONAL	LAS REGLAS GENERALES Y DE PROCEDIMIENTOS	
138	TODAS LAS AERONAVES VOLARÁN AJUSTÁNDOSE A LAS AUTORIZACIONES DEL:	C	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	
139	CUANDO SE REALIZA UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL DE PRECISIÓN ÉSTA SE LLEVA A CABO UTILIZANDO LAS RADIOAYUDAS:	C	AME -NAB	NDE-TACAN	ILS-PAR	VOR-ILS	
140	EL SERVICIO DE ALERTA SE LE PRESTA A TODAS LAS AERONAVES QUE:	A	VUELAN IFR Y VFR QUE HAYAN PRESENTADO UN PLAN DE VUELO	VUELAN VFR FUERA DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO	VUELAN IFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO	VUELAN VFR E IFR FUERA DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO	
141	EL ATZ (ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO) SEGÚN LA OACI TIENE LAS SIGUIENTES DIMENSIONES:	D	1800 FT DE TECHO Y 5 NM DE VISIBILIDAD	1500 FT DE TECHO Y 5 NM DE VISIBILIDAD	1800 FT DE TECHO Y 3 NM DE VISIBILIDAD	1500 FT DE TECHO Y 3 NM DE VISIBILIDAD	
142	TODA AERONAVE DENTRO DEL TMA DE MAIQUETÍA BAJO LAS REGLAS VFR SÓLO RECIBIRÁN	C	SERVICIO DE ASESORAMIENTO	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE LOS VUELOS VFR E IFR	
143	EN UN AERÓDROMO NO CONTROLADO LA RESPONSABILIDAD EN EL ATERRIZAJE SERÁ:	C	DE LA COMPAÑÍA EXPLOTADORA	DE LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE	DEL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE	DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
144	LAS AERONAVES QUE NOTIFICAN SU POSICIÓN VERTICAL EN NIVELES DE VUELO ESTÁN UTILIZANDO LA PRESIÓN:	B	QFG	QNE	QNH	QDR	
145	DEFINIMOS LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR) CUANDO EL PILOTO LLEVA A CABO SU VUELO:	B	UTILIZANDO UN RADAR PRIMARIO PARA EL EFECTO	INTERPRETANDO BIEN SUS INSTRUMENTOS DE VUELO Y LAS RADIOAYUDAS RELACIONADAS CON ELLOS.	BAJO LAS CONDICIONES VMC Y VOLANDO EN UN ESPACIO AÉREO CLASIFICADO CON LA LETRA "C"	CUANDO ACATAMOS LAS AUTORIZACIONES DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.	
146	DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CLASE "A" SE PRESTAN LOS SERVICIOS DE:	B	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO A LOS VUELOS IFR Y VFR	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO A LOS VUELOS IFR	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO SÓLO A LOS VUELOS VFR	SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO Y ASESORAMIENTO	
147	AL ESPACIO AÉREO CONTROLADO, EN DONDE SÓLO SE PERMITEN VUELOS IFR SE LE DENOMINA:	C	ESPACIO AÉREO CLASE "F"	ESPACIO AÉREO CLASE "D"	ESPACIO AÉREO CLASE "A"	ESPACIO AÉREO CLASE "C"	
148	A LOS VUELOS EN UNA RUTA DE ASESORAMIENTO (ADR) SE LE PROPORCIONA LOS SERVICIOS ATS:	B	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y DE ALERTA	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y ASESORAMIENTO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y CONTROL DE VUELO	SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Y ALERTA	
149	EL ESPACIO AÉREO EN EL QUE SE PRESTA SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO Y ESTÁN TODOS LOS VUELO (VFR E IFR) SEPARADOS ENTRE SÍ	D	CLASE "D"	CLASE "E"	CLASE "A"	CLASE "B"	
150	EN LAS AEROVÍAS LOS VUELOS IFR SÓLO ESTARÁN SUJETOS A:	D	SEPARACIÓN ENTRE SI Y SEPARACIÓN DE LOS VFR	SEPARACIÓN ENTRE TODOS LOS VUELOS IFR Y VFR	SEPARACIÓN ENTRE SI Y DE LOS VUELOS VFR	SEPARACIÓN ENTRE SI E INFORMACIÓN DE LOS VUELOS VFR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
151	EL ESPACIO AÉREO DEL CONTROL TERMINAL (TMA) MAIQUETÍA Y LA ZONA DE CENTRO CTR) MAIQUETÍA CUANDO NO HAY SERVICIO RADAR (SE DENOMINA:	D	CLASE "C"	CLASE "E"	CLASE "A"	CLASE "D"	
152	EL ESPACIO AÉREO NO CONTROLADO DENTRO DEL FIR SVZM POR DEBAJO DEL FL245 ES CONSIDERADO:	B	CLASE "F"	CLASE "G"	CLASE "E"	CLASE "A"	
153	EN UN ESPACIO AÉREO CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO (ADR) CLASIFICADO COMO "F" SE PROPORCIONARÁ:	C	SERVICIO DE CONTROL Y ASESORAMIENTO A SOLICITUD	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN SOLAMENTE	SERVICIO DE INFORMACIÓN Y ASESORAMIENTO A SOLICITUD	SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO	
154	UN VUELO VFR BAJO EL NIVEL DE VUELO (FL200) Y VOLANDO FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO SE LE SUMINISTRARÁ LOS SERVICIOS	B	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE TRÁNSITO	SERVICIO DE ASESORAMIENTO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO VISUAL	
155	EN EL ÁREA DE CONTROL TERMINAL DE MARACAIBO A LOS VUELOS IFR SE LE PROPORCIONA:	D	SEPARACIÓN ENTRE SI EN INFORMACIÓN DE VUELO	SEPARACIÓN DE TODOS LOS VUELOS ENTRE SI	SEPARACIÓN ENTRE SI Y SEPARACIÓN CON LOS VUELOS VFR	SEPARACIÓN ENTRE SI, E INFORMACIÓN DE LOS VUELOS VFR	
156	EN EL TMA DE MARGARITA (ÁREA DE CONTROL TERMINAL) CON RADAR INOPERATIVO, LOS VUELOS VFR ESTARÁN SUJETOS A.	D	RECIBIR INFORMACIÓN DE TRÁNSITO CUANDO SEA POSIBLE	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO IFR Y VFR E INFORMACIÓN DE VUELO	SEPARACIÓN DE LOS VUELOS IFR	SEPARACIÓN ENTRE SI E INFORMACIÓN DE TRÁNSITO IFR	
157	LOS VUELOS IFR VOLANDO POR DEBAJO DEL FL 100 EN UN ESPACIO AÉREO DE CLASE "C" DEBERÁ:	C	MANTENER UNA VELOCIDAD MAYOR DE 200 KTS	MANTENER UNA VELOCIDAD MAYOR DE 250 KTS	MANTENER UNA VELOCIDAD MENOR DE 250 KTS	MANTENER UNA VELOCIDAD MENOR DE 300 KTS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
158	PARA LA ALTURA MÍNIMA DE DESCENSO (MDH) SE TOMA COMO REFERENCIA:	D	LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO	LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL	LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL, SI ESTE ESTUVIERA A MÁS DE 2 MTS POR DEBAJO DE LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO	NINGUNA ES CORRECTA	
159	PARA LA ALTITUD DE DECISIÓN (DA) SE TOMA EN CUENTA COMO REFERENCIA:	A	LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL	EL NIVEL MEDIO DEL MAR(MSL)	LA ALTURA DEL AEROPUERTO	TODAS SON CORRECTAS	
160	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA (RAV) 60 ESTABLECE LOS REQUISITOS PARA:	C	CERTIFICACIÓN DE AERONAVES	CERTIFICACIÓN DE PRODUCTOS Y PARTES	OTORGAMIENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO	CERTIFICACIÓN DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (OMA)	
161	LA OPERACIÓN GENERAL DE AERONAVES Y REGLAS DE VUELO ESTÁN CONTEMPLADAS EN LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA:	D	RAV 60	RAV 121	RAV 45	RAV 91	
162	EN CUÁL DE ESTAS REGULACIONES SE ESTABLECEN LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD:	B	RAV 45	RAV 39	RAV 60	RAV 121	
163	EN LA SECCIÓN 60.7 DE LA RAV 60 SE ESTABLECEN:	C	ATRIBUCIONES DE PILOTOS	REQUISITOS PARA LICENCIAS DE ALUMNO PILOTO	REQUISITOS GENERALES PARA TODAS LAS LICENCIAS DE PILOTOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
164	LAS DISPOSICIONES MÉDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS SE ESTABLECEN EN LA :	D	LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL.	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 145	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 91	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 60	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
165	LAS DEFINICIONES Y ABREVIATURAS ESTÁN ESTABLECIDAS EN:	<b>C</b>	RAV 124	RAV 45	RAV 1	RAV 60	
166	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 110 ESTABLECE LAS DISPOSICIONES DE :	<b>C</b>	LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO	ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO	TRANSPORTE SIN RIESGO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA	
167	¿DONDE ESTA ESTABLECIDA LA RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO?:	<b>B</b>	SECCIÓN 60.3 DE LA RAV 60	SECCIÓN 91.2 DE LA RAV 91	SECCIÓN 121.1 DE LA RAV 121	SECCIÓN 145.2 DE LA RAV 145	
168	PARA OPERAR UNA AERONAVE CUYO CERTIFICADO TIPO SEÑALE QUE HA SIDO CERTIFICADA PARA SU OPERACIÓN CON MAS DE UN PILOTO COMO TRIPULANTE, EL PILOTO AL MANDO DEBERÁ CUMPLIR CON LOS REQUERIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE COMPETENCIA ESTABLECIDOS EN :	<b>B</b>	LA RAV 91	LA RAV 60	LA RAV 45	LA RAV 121	
169	LA LUZ DE NAVEGACIÓN VERDE TIENE UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:	<b>B</b>	90°	110°	180°	45°	360°
170	¿CUÁL ES EL ÁNGULO DE PROYECCIÓN QUE TIENE LA LUZ DE NAVEGACIÓN BLANCA?	<b>A</b>	140°	180°	90°	360°	10°
171	¿QUÉ AYUDA LE PROPORCIONAN LAS LUCES VASI A UN PILOTO?	<b>C</b>	VOLAR LA APROXIMACIÓN FRUSTRADA (MISSED APPROACH)	VOLAR LA APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS	REALIZAR LA APROXIMACIÓN VISUAL CON UN ÁNGULO CORRECTO EN FINAL	DECIDIR SI ATERRIZAR O HACER LA APROXIMACIÓN FRUSTRADA Y CIRCULAR EL CAMPO (GO AROUND)	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
172	EN UN AEROPUERTO, LA CAPA DE TRANSICIÓN SE UBICA:	<b>D</b>	POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	POR DEBAJO DE LA ALTITUD MAS ALTA UTILIZABLE	EN LA ALTITUD DE DECISIÓN (DA)	ENTRE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE	EN LA ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)
173	EL CÓDIGO 7700 SE COLOCA EN EL RESPONDEDOR EN CASO DE EMERGENCIA	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO			
174	SI UNA AERONAVE TIENE FALLA DE COMUNICACIONES DEBERÁ COLOCAR EN SU RESPONDEDOR EL CÓDIGO	<b>C</b>	1500	7500	7600	2000	7700
175	¿DÓNDE SE ESTABLECE LA AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO?	<b>B</b>	RAV 60 SECCIÓN 60.3	RAV 91 SECCIÓN 91.2	RAV 145 SECCIÓN 145.2	RAV 121 SECCIÓN 121.1	
176	¿QUÉ DISPOSICIONES ESTABLECE LA RAV 110?	<b>D</b>	ORGANIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO	LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO	MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA	TRANSPORTE SIN RIESGO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
177	ABREVIATURAS Y DEFINICIONES SE ESTABLECEN EN LA RAV:	<b>D</b>	RAV 45	RAV 124	RAV 60	RAV 1	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
178	¿EN QUÉ REGULACIÓN SE ESTABLECE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD?	<b>A</b>	RAV 39	RAV 45	RAV 121	RAV 60	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
179	LAS REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL DE AERONAVES, ESTÁN CONTEMPLADAS EN LA RAV:	<b>C</b>	RAV 121	RAV 60	RAV 91	RAV 45	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
180	¿QUÉ ESTABLECE LA RAV 60?	<b>D</b>	CERTIFICACIÓN DE AERONAVES	CERTIFICACIÓN DE PRODUCTOS Y PARTES	CERTIFICACIÓN DE OMAs	OTORGAMIENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO	TODAS LAS ANTERIORES
181	DISTANCIA ENTRE UN PUNTO EN EL ESPACIO Y EL NIVEL MEDIO DEL MAR (MSL)	<b>A</b>	ALTITUD	ALTURA	ELEVACIÓN	NIVEL DE VUELO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
182	LAS LUCES DE NAVEGACIÓN ROJA Y VERDE EN CONJUNTO FORMAN UN ÁNGULO DE:	<b>B</b>	110°	220°	180°	360°	135°
183	LAS AERONAVES VOLANDO EN VFR PUEDEN OPERAR EN ESPACIO AÉREO RVSM POR ENCIMA DE FL290	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
184	LOS PILOTOS PRIVADOS SIN LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO ESTÁN AUTORIZADOS A IMPARTIR INSTRUCCIÓN A BORDO DE AERONAVES	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			
185	EN AVIACIÓN LA SEÑAL DE SOCORRO O EMERGENCIA ES:	<b>C</b>	URGENTE, URGENTE, URGENTE	EMERGENCIA, EMERGENCIA, EMERGENCIA	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	PAN, PAN, PAN	PELIGRO, PELIGRO, PELIGRO
186	LA HORA LOCAL DE VENEZUELA SE OBTIENE DE RESTAR 6 HORAS CON RESPECTO A LA DE NEW YORK	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO			

## SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS, DENTRO DEL CUAL SE FACILITAN LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN DE VUELO Y DE ALERTA.	<b>C</b>	CTR	UTA	FIR	ATZ
2	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA EL TRÁNSITO DE AERÓDROMO.	<b>D</b>	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO
3	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA LA LLEGADA Y SALIDA DE VUELOS CONTROLADOS.	<b>B</b>	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE ALERTA.
4	SERVICIO CUYA FINALIDAD ES ACONSEJAR Y FACILITAR INFORMACIÓN ÚTIL PARA LA REALIZACIÓN SEGURA Y EFICAZ DE LOS VUELOS.	<b>B</b>	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO	SERVICIO DE SALVAMENTO	SERVICIO RADAR
5	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA LOS VUELOS CONTROLADOS EN LAS ÁREAS DE CONTROL.	<b>C</b>	SERVICIO DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
6	SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES QUE SE DA PARA CUALQUIER FIN AERONÁUTICO.	<b>D</b>	SERVICIO FIJO AERONÁUTICO	SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO	SERVICIO DE AYUDA A LAS COMUNICACIONES	SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS
7	EXPRESIÓN GENÉRICA QUE SE APLICA, SEGÚN EL CASO, A LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN DE VUELO, ALERTA, ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO, CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA, APROXIMACIÓN O AERÓDROMO).	<b>C</b>	SERVICIOS GENERALES DE CONTROL	SERVICIOS DE APOYO GENERAL	SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO
8	SÍMBOLO UTILIZADO PARA DESIGNAR EL SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN TERMINAL	<b>C</b>	ACAS	TCAS	ATIS	SAIT

Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros, Semi-Sótano, Caracas,  
Dtto. Capital Zona Postal 1060. Teléfono: +58 (212) 2774530 / 4527 /4526 / 4525/ 4524 /45.23 / 45.22/ 4521 Web: [www.inac.gob.ve](http://www.inac.gob.ve)

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	PARTE DEL AERÓDROMO QUE HA DE UTILIZARSE PARA EL DESPEGUE, ATERRIZAJE Y RODAJE DE AERONAVES, EXCLUYENDO LAS PLATAFORMAS.	C	ÁREA DE SEÑALES	ÁREA DE ATERRIZAJE	ÁREA DE MANIOBRAS	ÁREA DE MOVIMIENTO
10	PARTE DEL AERÓDROMO QUE HA DE UTILIZARSE PARA EL DESPEGUE, ATERRIZAJE Y RODAJE DE LAS AERONAVES, INTEGRADA POR EL ÁREA DE MANIOBRAS Y LAS PLATAFORMAS.	B	ÁREA DE BÚSQUEDA	ÁREA DE MOVIMIENTO	ÁREA DE FRENADO	ÁREA DE MANIOBRAS
11	LA AUTORIDAD APROPIADA DESIGNADA POR EL ESTADO RESPONSABLE DE PROPORCIONAR LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO EN EL ESPACIO AÉREO DE QUE SE TRATE.	B	AUTORIDAD COMPETENTE	AUTORIDAD ATS COMPETENTE	AUTORIDAD ÚNICA	AUTORIDAD ANTE LA OACI
12	ESPACIO AÉREO ENTRE LA ALTITUD DE TRANSICIÓN Y EL NIVEL DE TRANSICIÓN.	C	ESPACIO AÉREO TRANSITORIO	ESPACIO AÉREO NO CONTROLADO	CAPA DE TRANSICIÓN	ESPACIO AÉREO CONTROLADO
13	DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN NIVEL, PUNTO U OBJETO CONSIDERADO COMO PUNTO Y EL NIVEL MEDIO DEL MAR (MSL).	C	ALTURA	ELEVACIÓN	ALTITUD	ALTITUD DE DECISIÓN
14	ALTITUD A LA CUAL O POR DEBAJO DE LA CUAL, SE CONTROLA LA POSICIÓN VERTICAL DE UNA AERONAVE POR REFERENCIA A ALTITUDES.	B	ALTURA	ALTITUD DE TRANSICIÓN	ALTITUD DE DECISIÓN	ALTITUD DE APROXIMACIÓN
15	ESPACIO AÉREO CONTROLADO QUE SE EXTIENDE HACIA ARRIBA DESDE UN LÍMITE ESPECIFICADO SOBRE EL TERRENO.	C	REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO	ÁREA DE CONTROL TERMINAL	ÁREA DE CONTROL	ÁREA CON SERVICIOS DE CONTROL
16	ÁREA DE CONTROL ESTABLECIDA GENERALMENTE EN LA CONFLUENCIA DE RUTAS ATS EN LAS INMEDIACIONES DE UNO O MÁS AERÓDROMOS PRINCIPALES.	B	ÁREA DE CONTROL	ÁREA DE CONTROL TERMINAL	ÁREA DE ATERRIZAJE	ÁREA LIBRE DE OBSTÁCULOS



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
17	ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS DENTRO DEL CUAL SE FACILITA SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, DE CONFORMIDAD CON LA CLASIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS AÉREOS.	<b>C</b>	ESPACIO AÉREO DEFINIDO	ESPACIO AÉREO CON SERVICIOS	ESPACIO AÉREO CONTROLADO	ESPACIO AÉREO NO CONTROLADO
18	TRAYECTORIA ESPECIFICADA QUE DEBEN SEGUIR LAS AERONAVES AL EVOLUCIONAR EN LAS INMEDIACIONES DE UN AEROPUERTO.	<b>A</b>	CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO	CIRCUITO DE RODAJE DE AERÓDROMO	CIRCUITO DE TRÁNSITO VISUAL	CIRCUITO DE ENTRADA A UN AERÓDROMO
19	INFORMACIÓN EXPEDIDA POR UNA DEPENDENCIA DE SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO PARA ALERTAR AL PILOTO SOBRE OTRO TRÁNSITO CONOCIDO U OBSERVADO QUE PUEDA ESTAR CERCA DE LA POSICIÓN O RUTA PREVISTAS DE VUELO Y PARA AYUDAR AL PILOTO A EVITAR UNA COLISIÓN.	<b>C</b>	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	INFORMACIÓN ADICIONAL	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO	TODAS LAS ANTERIORES
20	SUPERFICIE DE PRESIÓN ATMOSFÉRICA CONSTANTE, RELACIONADA CON UNA DETERMINADA REFERENCIA DE PRESIÓN, 1013.2 HPA. SEPARADA DE OTRAS SUPERFICIES ANÁLOGAS POR DETERMINADOS INTERVALOS DE PRESIÓN.	<b>D</b>	NIVEL	NIVEL DE CRUCERO	NIVEL MEDIO DEL MAR	NIVEL DE VUELO
21	NIVEL QUE SE MANTIENE DURANTE UNA PARTE CONSIDERABLE DEL VUELO.	<b>D</b>	NIVEL DE VUELO	NIVEL DE TRANSICIÓN	NIVEL	NIVEL DE CRUCERO
22	NIVEL DE VUELO MÁS BAJO DISPONIBLE PARA USARLO POR ENCIMA DE LA ALTITUD DE TRANSICIÓN.	<b>A</b>	NIVEL DE TRANSICIÓN	NIVEL	NIVEL DE VUELO	NIVEL DE CRUCERO
23	ÁREA RECTANGULAR DEFINIDA EN UN AERÓDROMO TERRESTRE PREPARADA PARA EL ATERRIZAJE Y EL DESPEGUE DE LAS AERONAVES.	<b>B</b>	CALLE DE RODAJE	PISTA	ÁREA DE ATERRIZAJE	ÁREA DISPONIBLE PARA EL ATERRIZAJE

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
24	INFORMACIÓN ESPECIFICADA QUE, RESPECTO A UN VUELO PROYECTADO O A PARTE DE UN VUELO DE UNA AERONAVE, SE SOMETE A LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.	C	PLANIFICACIÓN DE UN VUELO	MEDIDAS PREVIAS AL VUELO	PLAN DE VUELO	PLAN DE VUELO PRESENTADO EN EL AIRE
25	PUBLICACIÓN EXPEDIDA POR CUALQUIER ESTADO, O CON SU AUTORIZACIÓN, QUE CONTIENE INFORMACIÓN AERONÁUTICA, DE CARÁCTER DURADERO, INDISPENSABLE PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA.	C	NOTAM	METAR	AIP	MIP
26	PUNTO EN EL QUE LA TRAYECTORIA NOMINAL DE PLANEIO INTERCEPTA LA PISTA.	B	PUNTO DE RECORRIDO	PUNTO DE TOMA DE CONTACTO	PUNTO SIGNIFICATIVO	PUNTO DE ESPERA
27	DIRECCIÓN EN QUE APUNTA EL EJE LONGITUDINAL DE UNA AERONAVE, EXPRESADA GENERALMENTE EN GRADOS RESPECTO AL NORTE (GEOGRÁFICO, MAGNÉTICO, DE LA BRÚJULA O DE LA CUADRÍCULA.	B	DERROTA	RUMBO	DESVIACIÓN	DIRECCIÓN
28	DEPENDENCIA ESTABLECIDA PARA FACILITAR SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO AL TRÁNSITO DE AERÓDROMO.	C	APP	ACC	TWR	TMA
29	COMIENZO DE LA PARTE DE PISTA UTILIZABLE PARA EL ATERRIZAJE.	D	CABECERA	INICIO DE PISTA	ZONA DE SEGURIDAD DE PISTA	UMBRAL
30	SÍMBOLO UTILIZADO PARA DESIGNAR LAS REGLAS DE VUELO VISUAL.	A	VFR	IMC	VMC	IFR
31	SÍMBOLO UTILIZADO PARA DESIGNAR LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO VISUAL.	D	VFR	IMC	IFR	VMC
32	TODO VUELO QUE ESTA SUPEDITADO A UNA AUTORIZACIÓN DEL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.	C	VUELO VFR ESPECIAL	VUELO VFR	VUELO CONTROLADO	VUELO IFR

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
33	VUELO VFR AL QUE EL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO HA CONCEDIDO AUTORIZACIÓN PARA QUE SE REALICE DENTRO DE UNA ZONA DE CONTROL EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS INFERIORES A LAS VMC.	<b>B</b>	VUELO CONTROLADO	VUELO VFR ESPECIAL	VUELO INSTRUMENTO VISUAL	VUELO VISUAL CONTROLADO
34	CUANDO HAYA OCURRIDO UN ACCIDENTE DE AERONAVE EN EL AERÓDROMO O EN SUS CERCANÍAS, SERA RESPONSABLE DE ALERTAR A LOS SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS.	<b>C</b>	APP	UTA	TWR	ACC
35	SI AL TRATAR DE ESTABLECER COMUNICACIÓN CON UNA AERONAVE, NO SE LOGRA DENTRO DE LOS SIGUIENTES 30 MINUTOS, ESTA DEBERÁ SER DECLARADA EN:	<b>B</b>	ALERFA	INCERFA	DESTREFA	PELIGRO
36	EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO PUEDE SER SUMINISTRADO POR:	<b>A</b>	UNA TORRE DE CONTROL	UN CENTRO DE CONTROL DE ÁREA	UNA OFICINA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	UN CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO
37	EL SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN PUEDE SER SUMINISTRADO POR:	<b>D</b>	UNA OFICINA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN	UN CENTRO DE CONTROL DE ÁREA	UNA TORRE DE CONTROL	TODAS LAS ANTERIORES
38	CUANDO UNA AERONAVE NO ATERRICE DENTRO DE LOS 5 MINUTOS SIGUIENTES LUEGO DE HABER SIDO AUTORIZADA PARA ATERRIZAR SE DECLARARÁ EN LA FASE:	<b>B</b>	INCERTIDUMBRE	ALERTA	DESASTRE	PELIGRO
39	LOS VUELOS VFR PODRÁN REALIZARSE:	<b>D</b>	A VELOCIDADES SUPERSÓNICAS	ENTRE LA PUESTA Y LA SALIDA DEL SOL	POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO 200	POR DEBAJO DEL NIVEL DE VUELO 200
40	ÁREA DEFINIDA DE TIERRA O AGUA (QUE INCLUYE TODAS SUS EDIFICACIONES, INSTALACIONES Y EQUIPOS), DESTINADA TOTAL O PARCIALMENTE A LA LLEGADA, SALIDA Y MOVIMIENTO EN SUPERFICIE DE AERONAVES.	<b>C</b>	ÁREA DE MOVIMIENTOS	ÁREA DE MANIOBRAS	AERÓDROMO	AEROPUERTO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
41	ÁREA DE CONTROL O PARTE DE ELLA DISPUESTA EN FORMA DE CORREDOR.	<b>B</b>	ZONA DE CONTROL	AEROVÍA	ÁREA DE CONTROL	CALLE DE RODAJE
42	DISTANCIA HASTA LA CUAL EL PILOTO DE UNA AERONAVE QUE SE ENCUENTRA SOBRE EL EJE DE UNA PISTA PUEDE VER LAS SEÑALES DE SUPERFICIE DE LA PISTA O LAS LUCES QUE LA DELIMITAN O QUE SEÑALAN SU EJE.	<b>B</b>	DISTANCIA VERDADERA	ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR)	ZONA VISUAL DEL PILOTO	VISUAL DE EJE DE PISTA
43	CONDICIONES METEOROLÓGICAS EXPRESADAS EN TÉRMINOS DE VISIBILIDAD, DISTANCIA DESDE LAS NUBES Y TECHO DE NUBES, IGUAL O MEJORES QUE LOS MÍNIMOS ESPECIFICADOS.	<b>D</b>	IFR	IMC	VFR	VMC
44	UNA AERONAVE EN RUTA MARACAIBO/MAIQUETÍA, EN VUELO INSTRUMENTAL, ¿PODRÁ VOLAR CON NIVEL DE VUELO 310?	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO		
45	SITUACIÓN EN LA CUAL EXISTE DUDA ACERCA DE LA SEGURIDAD DE UNA AERONAVE Y DE SUS OCUPANTES.	<b>A</b>	FASE DE INCERTIDUMBRE	FASE DE ALERTA	FASE DE PELIGRO	
46	PREVENIR COLISIONES ENTRE AERONAVES Y EN EL ÁREA DE MANIOBRAS ENTRE AERONAVES Y OBSTÁCULOS, ES UNO DE LOS FINES DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO?	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO		
47	LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO SE DIVIDEN EN:	<b>A</b>	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA, APROXIMACIÓN Y AERÓDROMO	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA, ALERTA Y BÚSQUEDA	SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO Y APROXIMACIÓN	
48	SE SUMINISTRARÁ SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO A:	<b>C</b>	TODOS LOS VUELOS VISUALES	TODOS LOS VUELOS IFR EN ESPACIO AÉREO CLASE G	TODOS LOS VUELOS IFR EN LOS ESPACIOS AÉREOS DE CLASES A, B, C, D.	



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
49	EL CIERRE INMEDIATO DE UN AERÓDROMO ORIGINA:	<b>C</b>	AIREC	AIS	NOTAM	FPL
50	ÁREA DEFINIDA DE UN AERÓDROMO TERRESTRE DESTINADA A DAR CABIDA A LAS AERONAVES, PARA LOS FINES DE EMBARQUE DE PASAJEROS, CARGA, REAPROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE, ESTACIONAMIENTO O MANTENIMIENTO.	<b>B</b>	ESTACIONAMIENTOS	PLATAFORMA	ZONA DE PARADA	ESTACIONAMIENTOS DESIGNADOS
51	PUNTO QUE DESIGNA LA UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL AERÓDROMO.	<b>B</b>	CLAVE DE REFERENCIA	PUNTO DE REFERENCIA DEL AERÓDROMO	ELEVACIÓN DE AERÓDROMO	UBICACIÓN DE AERÓDROMO
52	EL NIVEL DE VUELO 260 PERTENECE A LA TABLA DE NIVELES:	<b>A</b>	INSTRUMENTAL	VISUAL	RVSM	
53	EQUIPO QUE PERMITE AL PILOTO SABER LA DISTANCIA DE UNA RADIOAYUDA	<b>D</b>	VOR	ILS	ATIS	DME
54	CUANDO DOS AERONAVES SE APROXIMEN DE FRENTE O CASI DE FRENTE Y HAYA RIESGO DE COLISIÓN:	<b>C</b>	UNA DESCENDERÁ Y LA OTRA ASCENDERÁ	AMBAS ALTERARÁN SU RUMBO HACIA LA IZQUIERDA	AMBAS ALTERARÁN SU RUMBO HACIA LA DERECHA	
55	EL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO SUMINISTRARÁ SEPARACIÓN A LOS VUELOS VISUALES SOLO EN LOS ESPACIOS AÉREOS DE CLASE:	<b>D</b>	A-B-C-D	A-B	E-F	B-C
56	EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR EN LA FIR MAIQUETÍA SE INICIA DESDE EL NIVEL DE VUELO:	<b>D</b>	195	200	290	245
57	EL ÁREA DE RESPONSABILIDAD DE LA TORRE DE CONTROL ES:	<b>B</b>	19.500 PIES DE TECHO Y 8 KMT. DE VISIBILIDAD	1.500 PIES DE TECHO Y 3 MILLAS DE VISIBILIDAD	1.500 PIES DE TECHO Y 5 MILLAS DE VISIBILIDAD	12.500 PIES DE TECHO Y 3 MILLAS DE VISIBILIDAD

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
58	LA AUTORIZACIÓN DEL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO CONTENDRÁ.	<b>D</b>	IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE	EL LÍMITE DE LA AUTORIZACIÓN	LA RUTA Y EL NIVEL DE VUELO PARA TODA LA RUTA O PARTE DE ELLA	TODAS LAS ANTERIORES
59	DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN NIVEL, PUNTO U OBJETO CONSIDERADO COMO PUNTO Y UNA REFERENCIA ESPECIFICADA.	<b>A</b>	ALTURA	ALTITUD	ELEVACIÓN	NIVEL DE VUELO
60	ESTACIÓN TERRESTRE DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO	<b>A</b>	ESTACIÓN AERONÁUTICA	ESTACIÓN DE RADIO DE CONTROL	SERVICIO FIJO	
61	INSTITUTO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL	<b>B</b>	AUTORIDAD ATS COMPETENTE	AUTORIDAD AERONÁUTICA	AUTORIDAD NACIONAL	AUTORIDAD INTERNACIONAL
62	VÍA DEFINIDA EN UN AERÓDROMO TERRESTRE, ESTABLECIDA PARA EL RODAJE DE AERONAVES Y DESTINADA A PROPORCIONAR ENLACE ENTRE UNA Y OTRA PARTE DEL AERÓDROMO.	<b>D</b>	PISTA	PUNTO DE ESPERA	SALIDA RÁPIDA	CALLE DE RODAJE
63	DEPENDENCIA ESTABLECIDA PARA FACILITAR SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y SERVICIO DE ALERTA.	<b>C</b>	CENTRO DE CONTROL DE ÁREA	CONTROL DE APROXIMACIÓN	CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO	TORRE DE CONTROL
64	PLAN DE VUELO QUE COMPRENDE LAS MODIFICACIONES, SI LAS HAY, QUE RESULTAN DE INCORPORAR AUTORIZACIONES POSTERIORES.	<b>B</b>	PLAN DE VUELO PRESENTADO	PLAN DE VUELO ACTUALIZADO	PLAN DE VUELO CANCELADO	PLAN DE VUELO EVENTUAL
65	PLAN DE VUELO, TAL COMO HA SIDO PRESENTADO A LA DEPENDENCIA ATS POR EL PILOTO O SU REPRESENTANTE DESIGNADO, SIN NINGÚN CAMBIO SUBSIGUIENTE.	<b>A</b>	PLAN DE VUELO PRESENTADO	PLAN DE VUELO ACTUALIZADO	PLAN DE VUELO ESPECIAL	PLAN DE VUELO EVENTUAL

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
66	PLANES DE VUELOS RELATIVOS A CADA UNO DE LOS VUELOS REGULARES QUE SE REALIZAN FRECUENTEMENTE CON IDÉNTICAS CARACTERÍSTICAS BÁSICAS, PRESENTADOS POR LOS EXPLOTADORES PARA QUE LAS DEPENDENCIAS ATC LOS UTILICEN REPETIDAMENTE.	<b>B</b>	PLAN DE VUELO ITINERARIO	PLAN DE VUELO REPETITIVO	PLAN DE VUELO DIARIO	PLAN DE VUELO COMÚN
67	SERVICIO SUMINISTRADO CON EL FIN DE PREVENIR COLISIONES ENTRE AERONAVES Y EN EL ÁREA DE MANIOBRAS, ENTRE AERONAVES Y OBSTÁCULOS Y ACELERAR Y MANTENER ORDENADAMENTE EL MOVIMIENTO DEL TRÁNSITO AÉREO.	<b>C</b>	SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO	SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO	SERVICIO DE ALERTA
68	VUELO EFECTUADO DE ACUERDO CON LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTO.	<b>C</b>	VUELOS VFR	VUELO IMC	VUELO IFR	VUELO VMC
69	VUELO EFECTUADO DE ACUERDO CON LAS REGLAS DE VUELO VISUAL.	<b>A</b>	VUELO VFR	VUELO VMC	VUELO IFR	VUELO IMC
70	ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS EN EL CUAL PUEDEN DESPLEGARSE EN DETERMINADOS MOMENTOS ACTIVIDADES PELIGROSAS PARA EL VUELO DE LAS AERONAVES.	<b>A</b>	ZONA PELIGROSA	ZONA PROHIBIDA	ZONA RESTRINGIDA	
71	ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS SOBRE EL TERRITORIO O LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE UN ESTADO, DENTRO DEL CUAL ESTÁ PROHIBIDO EL VUELO DE LAS AERONAVES.	<b>B</b>	ZONA RESTRINGIDA	ZONA PROHIBIDA	ZONA PELIGROSA	
72	SE PODRÁ DAR SEPARACIÓN DE DOS MINUTO ENTRE AERONAVES QUE SALEN DE UN MISMO AERÓDROMO SIEMPRE Y CUANDO:	<b>B</b>	LA SEGUNDA AERONAVE SEA MÁS RÁPIDA QUE LA PRIMERA	LA PRIMERA AERONAVE EXCEDA EN 40 NUDOS A LA SEGUNDA	TENGAN LA MISMA VELOCIDAD	TENGAN DESTINOS DIFERENTES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
73	ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS SOBRE EL TERRITORIO O LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE UN ESTADO, DENTRO DEL CUAL ESTÁ RESTRINGIDO EL VUELO DE LAS AERONAVES, DE ACUERDO CON DETERMINADAS CONDICIONES ESPECIFICADAS.	A	ZONA RESTRINGIDA	ZONA PELIGROSA	ZONA PROHIBIDA	
74	LA OPERACIÓN DE AERONAVES, TANTO EN VUELO COMO EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO DE LOS AERÓDROMOS, SE AJUSTARÁ A LAS REGLAS GENERALES Y ADEMÁS, DURANTE EL VUELO:	A	A LAS REGLAS DE VUELO VISUAL O INSTRUMENTAL SEGÚN SEA EL CASO	A LAS REGLAS DE VUELO GENERALES	A LAS REGLAS DE VUELO DEL AERÓDROMO	A LOS ACUERDOS NACIONALES
75	CUANDO UNA AERONAVE SE CONDUCE NEGLIGENTEMENTE O TEMERARIA MENTE DE MODO QUE PONGA EN PELIGRO LA VIDA O PROPIEDADES AJENAS, INCURRE EN:	B	OPERACIÓN DE DESPEGUE O ARRIBO	OPERACIÓN NEGLIGENTE O TEMERARIA DE AERONAVES	OPERACIÓN DE RESCATE	
76	SE PODRÁ DAR SEPARACIÓN DE UN MINUTO ENTRE AERONAVES QUE SALEN DE UN MISMO AERÓDROMO SIEMPRE Y CUANDO:	A	SIGAN DERROTAS DIVERGENTES EN POR LO MENOS 45 GRADOS INMEDIATAMENTE DESPUÉS DEL DESPEGUE	LA AERONAVE QUE PRECEDE EXCEDA EN 20 NUDOS A LA OTRA AERONAVE	TENGAN DESTINOS DIFERENTES	TENGAN NIVELES DE VUELOS DIFERENTES
77	SI LA AERONAVE QUE LLEGA HACE UNA APROXIMACIÓN DIRECTA, LA AERONAVE QUE SALE PUEDE DESPEGAR:	B	CUANDO EL CONTROLADOR ASÍ LO AUTORICE	EN CUALQUIER DIRECCIÓN, HASTA 5 MINUTOS ANTES DE LA HORA QUE SE PREVÉ QUE LA AERONAVE ESTE SOBRE LA PISTA.	EN CUALQUIER DIRECCIÓN, HASTA 3 MINUTOS ANTES DE LA HORA QUE SE PREVÉ QUE LA AERONAVE ESTE SOBRE LA PISTA	EN CUALQUIER DIRECCIÓN, HASTA 1 MINUTO ANTES DE LA HORA QUE SE PREVÉ QUE LA AERONAVE ESTE SOBRE LA PISTA
78	SI LA HORA LEGAL DE VENEZUELA ES 16:00 HRS. LA HORA UNIVERSAL COORDINADA SERA:	C	22:00	12:00	20:00	21:00



Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
79	ANTES DE INICIAR EL RODAJE PARA EL DESPEGUE SE NOTIFICARÁN A LA AERONAVE LOS SIGUIENTES DATOS:	<b>D</b>	PISTA EN USO, DIRECCIÓN Y VELOCIDAD DEL VIENTO	EL QNH	LA TEMPERATURA	TODAS LAS ANTERIORES
80	CUAL DE ESTAS COORDINACIONES DEBEN REALIZARSE PARA EL DESPEGUE DE UN VUELO IFR?	<b>B</b>	COORDINAR CON EL CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO	SOLICITAR AUTORIZACIÓN AL APP O AL ACC SEGÚN CORRESPONDA	COORDINAR CON LOS BOMBEROS AERONÁUTICOS	TODAS LAS ANTERIORES
81	ATERRIZANDO UNA AERONAVE VIP Y UNA AERONAVE SE PRESENTA EN EMERGENCIA, ¿QUIÉN TENDRÍA LA PRIORIDAD?	<b>B</b>	FAV-1	AERONAVE EN EMERGENCIA		
82	SE APLICARÁ UNA SEPARACIÓN MÍNIMA DE 2 MINUTOS POR ESTELA TURBULENTO, ENTRE UNA AERONAVE PESADA Y UNA MEDIA.	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO		
83	QUE SIGNIFICA LUCES EN DESTELLOS VERDES DESDE UNA TORRE DE CONTROL HACIA UNA AERONAVE EN TIERRA?	<b>C</b>	AUTORIZADO PARA DESPEGAR	ALTO	AUTORIZADO EL RODAJE	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR
84	QUE SIGNIFICA LA LUZ VERDE FIJA DESDE UNA TWR HACIA UNA AERONAVE EN VUELO?	<b>B</b>	AUTORIZADO PARA DESPEGAR	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR	CIRCULE EL CAMPO	AUTORIZADO EL RODAJE
85	LAS NORMAS EMITIDAS POR OACI SON DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO POR PARTE DE LOS ESTADOS CONTRATANTES.	<b>A</b>	VERDADERO	FALSO		
86	LAS RECOMENDACIONES OACI SON DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO POR PARTE DE LOS ESTADOS CONTRATANTES.	<b>B</b>	VERDADERO	FALSO		
87	ESPACIOS AÉREOS DONDE SE SUMINISTRA CONTROL A LOS VUELOS VISUALES.	<b>C</b>	A-C	D-C	B-C	A-B-C-D

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
88	LUZ ROJA FIJA DESDE LA TWR HACIA UNA AERONAVE EN EL AIRE, SIGNIFICA:	<b>C</b>	REGRESE PARA ATERRIZAR	AERÓDROMO PELIGROSO NO ATERRICE	CEDA EL PASO A LAS OTRAS AERONAVES Y SIGA EN EL CIRCUITO	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR
89	DESTELLOS VERDES DESDE LA TWR HACIA UNA AERONAVE EN EL AIRE SIGNIFICA:	<b>A</b>	REGRESE PARA ATERRIZAR	AUTORIZADO PARA DESPEGAR	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR	ATERRICE EN ESTE AERÓDROMO
90	DESTELLOS ROJOS DESDE UNA TWR HACIA UNA AERONAVE EN EL AIRE, SIGNIFICA:	<b>A</b>	AERÓDROMO PELIGROSO, NO ATERRICE	CEDA EL PASO A OTRAS AERONAVES	ALTO	AUTORIZADO RODAJE
91	LUZ PIROTÉCNICA ROJA DESDE LA TWR HACIA UNA AERONAVE EN EL AIRE, SIGNIFICA:	<b>B</b>	ATERRICE EN EL AERÓDROMO Y DIRÍJASE A LA PLATAFORMA	A PESAR DE LAS INSTRUCCIONES PREVIAS, NO ATERRICE POR AHORA	CEDA EL PASO A OTRAS AERONAVES	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR
92	DESTELLOS BLANCOS DESDE LA TWR HACIA UNA AERONAVE EN VUELO, SIGNIFICA:	<b>A</b>	ATERRICE EN ESTE AERÓDROMO I DIRÍJASE A LA PLATAFORMA	CIRCULE EL CAMPO	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR	REGRESE AL PUNTO DE PARTIDA EN EL AERÓDROMO
93	LUZ ROJA FIJA DESDE LA TWR HACIA UNA AERONAVE EN TIERRA, SIGNIFICA:	<b>A</b>	ALTO	AUTORIZADO RODAJE	AUTORIZADO A DESPEGAR	REGRESE AL PUNTO DE PARTIDA EN EL AERÓDROMO
94	DESTELLOS ROJOS DESDE LA TWR HACIA UNA AERONAVE EN TIERRA, SIGNIFICA:	<b>A</b>	APÁRTESE DEL ÁREA DE ATERRIZAJE EN USO	AUTORIZADO AL RODAJE	CIRCULE EL CAMPO	REGRESE AL PUNTO DE PARTIDA EN EL AERÓDROMO
95	ATS SON LAS LETRAS UTILIZADAS PARA IDENTIFICAR:	<b>C</b>	SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS	SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO	SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES