

FUMIGACIÓN AÉREA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	PARA EVITAR OBSTRUCCIONES DEL SISTEMA DE ASPERSIÓN (BOQUILLAS) SE NECESITA ESTAR DOTADO DE SISTEMA DE:	B	MANÓMETROS	FILTROS	VÁLVULAS	DIFUSORES	
2	EL ELEMENTO ENCARGADO DE DARLE UN MOVIMIENTO ROTATORIO PARA FORMAR EL CONO DE ASPERSIÓN, RECIBE EL NOMBRE DE	C	VÁLVULA DE PRESIÓN	CASQUETE	DIFUSOR	JUNTA O SELLO	
3	EL TANQUE, BOQUILLAS, BOOM, Y DEMÁS COMPONENTES DEL EQUIPO DE APLICACIÓN NO SE PODRÁN USAR PARA APLICAR OTROS PRODUCTOS, SIN ANTES HABER SIDO SOMETIDOS :	B	NO ES NECESARIO LIMPIARLOS	SI ES NECESARIO LIMPIARLOS			
4	SE ENTIENDE POR BOOM, Y/O AGUILÓN A:	C	LA VÁLVULA QUE CONTROLA EL PASO LÍQUIDO DESDE EL A LAS BOQUILLAS	EL SISTEMA PARA APLICAR SÓLIDOS	LA BARRA PORTADORA DE BOQUILLAS	INSTRUMENTO PARA MEDIR LA PRESIÓN DEL SISTEMA	
5	SE ENTIENDE POR APLICACIÓN A BAJO VOLUMEN	C	AQUELLA SUPERIOR A 50 LITROS POR HECTÁREA	AQUELLA SUPERIOR A 100 LITROS POR HECTÁREA	AQUELLA INFERIOR A 20 LITROS POR HECTÁREA		
6	SE ENTIENDE POR APLICACIÓN EMERGENTE:	C	AQUELLA QUE SE REALIZA CUANDO EL CULTIVO ESTÁ DESARROLLADO	AQUELLA QUE SE REALIZA ANTES DE SEMBRAR	AQUELLA QUE SE REALIZA APENAS SALE EL CULTIVO Y/O MELAZA		
7	EL MATERIAL QUE SE EMPLEA EN LA FORMULA PARA PREPARAR UN PLAGUICIDA ACELERANDO O AUMENTANDO SUS PROPIEDADES TÓXICAS SE DENOMINA:	D	ADHERENTE	AUDITIVO	SULFACTANTE	ACTIVADOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
8	LA APLICACIÓN SOBRE UN CAMPO DURANTE SU PREPARACIÓN SE DENOMINA:	A	PRESIEMBRA	POSTEMERGENTE	LOCALIZADA	DIRIGIDA	
9	LA CANTIDAD DE MATERIAL ACTIVO EN UN PESO DADO DE UNA MEZCLA O EN UN VOLUMEN DADO DE UNA SOLUCIÓN SE DENOMINA :	A	CONCENTRACIÓN	DEFOLIANTE	COHESIÓN	COMPATIBILIDAD	
10	EL PRODUCTO QUÍMICO QUE CAUSA LA CAÍDA DE LAS HOJAS ES:	B	DILUYENTE	DEFOLIANTE	DETERGENTE	EMULSIÓN	
11	LA SUSTENTACIÓN QUÍMICA EMPLEADA PARA INHIBIR EL CRECIMIENTO O CAUSAR LA MUERTE DE LA PLANTA ES:	C	DETERGENTE	SELECTIVO	HERBICIDA	FOTOSÍNTESIS	
12	LA SUSTANCIA QUÍMICA QUE POR SI MISMA ES CAPAZ DE DESTRUIR, PREVENIR, REPELER, LA ACCIÓN DE LAS PLAGAS ES:	A	EL INGREDIENTE ACTIVO	EL INGREDIENTE INERTE	HIPOTENSOR	HIDRÓLISIS	
13	EL INSTRUMENTO ENCARGADO DE MEDIR LA PRESIÓN DEL SISTEMA DE ASPERSIÓN ES:	C	ANEMÓMETRO	VARIÓMETRO	MANÓMETRO	GIRÓMETRO	
14	LAS HORAS MÁS INDICADAS PARA APLICAR UN AGROQUÍMICO SON:	D	AL MEDIO DÍA	EN LA TARDE	EN LA MAÑANA	PRIMERA HORAS DE LA MAÑANA Y ÚLTIMAS HORAS DE LA TARDE	
15	LA POSICIÓN DE LAS BOQUILLAS EN ÁNGULO DE 45° GRADOS HACIA DELANTE CON RESPECTO A LA DIRECCIÓN DEL VUELO PRODUCE:	B	GOTAS GRUESAS	GOTAS FINAS	NO VARIA	GOTAS MEDIANAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
16	LA ALTURA NORMAL DE APLICACIÓN DE UN PRODUCTO	C	METROS 6	METROS 4	METROS 2	CENTÍMETROS 15	
17	LA VELOCIDAD NORMAL DEL AVIÓN DURANTE UNA APLICACIÓN SERÁ DE:	B	KTS 200	MPH 90 A100	MPH 140		
18	LOS PRODUCTOS DESTINADOS A MATAR LOS HONGOS SON:	D	OVICIDAS	ADULTICIDAS	RATICIDAS	FUNGUICIDAS	
19	LA INTOXICACIÓN PRODUCIDA POR LA EXPOSICIÓN A 1 DOSIS Y/O VARIAS PLAGUICIDA EN UN LAPSO CORTO DE TIEMPO SE DENOMINA:	B	CRÓNICA	AGUDA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
20	LOS ELEMENTOS ENCARGADOS DE PULVERIZAR LA MEZCLA SON:	D	LOS FILTROS	LOS DIAFRAGMAS	LAS VÁLVULAS DE PRESIÓN	LAS BOQUILLAS	
21	SI UD, NOTA QUE LAS BOQUILLAS ESTÁN GOTEANDO QUE DEBE HACER:	A	DEBERÁ CAMBIAR LA JUNTA O EMPAQUE	ES NORMAL QUE GOTEEN LAS BOQUILLAS	SE DEBE A UN DAÑO EN LOS FILTROS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
22	PARA PRODUCIR GOTAS GRANDES, LAS BOQUILLAS SE COLOCAN EN UN ÁNGULO DE:	A	180°	090°	045°	130°	
23	SI LA TEMPERATURA AMBIENTAL AUMENTA:	A	HABRÁ MAYOR GRADO DE EVAPORACIÓN	PERMANECERÁ CONSTANTE	HABRÁ MENOR GRADO DE EVAPORACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
24	CUANDO UNA SUSTANCIA ACTIVA, NO ES SOLUBLE EN AGUA, SE DENOMINA:	C	SÓLIDO FLOTANTE, O FLUIDO AFICIDAS,	ALTA CONCENTRACIÓN INORGÁNICO	CONCENTRADO EMULSIONABLE	BAJA CONCENTRACIÓN	
25	LA CANTIDAD DE PLAGUICIDAS CAPAZ DE MATAR AL 50% DE UNA POBLACIÓN SE DENOMINA:	A	DOSIS LETAL MEDIA	INTOXICACIÓN	INTOXICACIÓN POR CARBONATOS		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
26	LOS PLAGUICIDAS, SEGÚN SU COMPOSICIÓN QUÍMICA SE DIVIDEN EN:	B	AFICIDAS, ROETICIDAS, REPELENTE	INORGÁNICOS, SINTÉTICOS ORGÁNICOS DERIVADOS DE LAS PLANTAS	HUMECTANTES, HIPOTENSORES, ANTITRASPARENTES		
27	ÉL PH DEL AGUA QUE SE UTILIZA PARA LA MEZCLA CON PLAGUICIDAS ES:	D	8%	3%	6%	5,5% Y 7,5%	
28	LA INTOXICACIÓN QUE SE PRODUCE POR LA PIEL ES VÍA:	C	ORAL	RESPIRATORIA	DERMAL		
29	LOS PRODUCTOS QUE EJERCEN SU ACCIÓN AL COMBINARSE CON ENZIMAS DEL GRUPO DE LAS COLINESTERASAS SON:	B	ORGANOCOLORADOS	ORGANOFOSFORADOS			
30	LOS PRODUCTOS QUE SE CARACTERIZAN POR SER SOLUBLES EN LAS GRASAS DE DESCOMPOSICIÓN LENTA Y ESTIMULANTE DEL SISTEMA NERVIOSO SON:	B	ORGANOFOSFORADOS	ORGANOCOLORADOS			
31	SI LAS PLANTAS CARECEN DE POTASIO SON:	C	SUS FRUTOS SON ABUNDANTES	SUS FRUTOS SON ESCASOS	SUS FRUTOS SON DE POCO CRECIMIENTO		
32	CALCULAR EL FLUJO POR BOQUILLAS PARA UNA APLICACIÓN DE 30 LTS/HCT CON UNA VELOCIDAD DE 90 MPH Y UN ANCHO DE FAJA DE 20 MM AVIÓN (EQUIPADO CON 46 BOQUILLAS)	C	2 LTS/MIN	5 LTS/MIN	3.5LTS/MIN	2.4LTS/MIN	
33	LA PREPARACIÓN DE TODA CLASE DE PLAGUICIDA (INSECTICIDA, FUNGICIDA, HERBICIDA) SE PUEDE REALIZAR EN UN SOLO TANQUE DE MEZCLA:	B	CIERTO	FALSO	NO INFLUYE		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
34	CUANDO SE FORMAN VÓRTICES, ESTOS FAVORECEN UN MEJOR PATRÓN DE DISTRIBUCIÓN DEL PLAGUICIDA USADO ESTO ES:	B	CIERTO	FALSO	NO INFLUYE		
35	EL METIL-PRATHIÓN ES UN:	A	INSECTICIDA	FUNGICIDA	RATICIDA		
36	INDIQUE CUALES SON LAS PARTES DE UNA BOQUILLA, TEE JET SPRAYING SYSTEM CO:	D	SELLOS	DIFUSOR	CASQUETE	TODAS LAS ANTERIORES	
37	LA SUSTANCIA QUE SE INCLUYE EN ALGUNAS FORMULACIONES PLAGUICIDAS PARA FAVORECER LA PERSISTENCIA DE LA APLICACIÓN SOBRE LOS ÓRGANOS DE LAS PLANTAS SE DENOMINA:	D	ADITIVO	ACTIVADOR	DILUYENTE	ADHERENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
38	QUE SIGNIFICA EN UN FERTILIZANTE COMPUESTO, LA FÓRMULA 10-30-10	A	N P K	P N L	K P O		
39	EL METIL-PARATHIÓN ES UN INSECTICIDA:	B	NO TÓXICO	ALTAMENTE TÓXICO	MODERADAMENTE TÓXICO		
40	GENERALMENTE LOS TANQUES QUE SE CARGAN DE AGUA PARA PONER EL VENENO EN LOS AVIONES SON DE MATERIAL DE	B	METAL	FIBRA DE VIDRIO, ACERO	PLÁSTICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
41	LA EQUIVALENCIA DE UNA HECTÁREA A METROS CUADRADOS ES:	C	1.000 M/2	100 M/2	10.000M/2		
42	UN GALÓN U.S.A EQUIVALE A:	B	2,5 LTS	3.7LTS	1.5LTS	1.9	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
43	EL TANQUE U/O HOOPER DEL AVIÓN ESTÁ COLOCADO :	A	EN LA NARIZ DEL AVIÓN	DEBAJO DEL FUSELAJE	DETRÁS DEL ASIENTO		
44	LAS BOMBAS (SPRAY PUMPS) SON:	B	MANUALES	ELÉCTRICAS, HIDRÁULICAS, ACCIONADA POR EL VIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
45	PARA LA TERMINACIÓN DE UN CAMPO CON OBSTÁCULOS LOS PAISAJES DEBEN SER:	C	A LO ANCHO DE LOS OBSTÁCULOS	A LO LARGO DEL OBSTÁCULO	PARALELO AL OBSTÁCULO		
46	LOS VIAJES DE PROCEDIMIENTO CONSTAN DE:	B	ALTURA, ASCENSO, DESCENSO, VIAJE VIENTO DE FRENTE	ASCENSO, VIAJE CON VIENTO EN LA COLA, CHANDELLE, OCHO PEREZOSO, DESCENSO, ALINEARSE, ENTRAR EN EL CAMPO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
47	EL GRAMOXONE ES UNPRODUCTO TOXICO QUE TIENE ANTÍDOTO SI ES INGERIDO:	B	SI	NO			
48	LOS ENVASES DE LOS PESTICIDAS ESTÁN DIFERENCIADOS POR:	B	LA FORMA DEL ENVASE	UNA FRANJA DE COLORES	NO ESTÁN DIFERENCIADOS		
49	CUALES SON LOS SÍNTOMAS DE ENVENENAMIENTO:	B	PICAZÓN, SUEÑO, DOLOR DE CABEZA	NAUSEAS, VÓMITOS, VISIÓN BORROSA, DEBILIDAD MUSCULAR, LAGRIMEO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
50	PARA SER PILOTO AGRÍCOLA ES INDISPENSABLE:	C	SER PILOTO PRIVADO	SER PILOTO COMERCIAL	SER PILOTO COMERCIAL, HACER EL CURSO TEÓRICO PARA HABILITACIÓN		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
51	LA FUMIGACIÓN AÉREA SE USA PARA CONTROLAR Y REDUCIR LA CANTIDAD DE MOSQUITOS, ALGUNOS DE LOS CUALES PUEDEN PROPAGAR VIRUS	A	CIERTO	FALSO			
52	LA FUMIGACIÓN AÉREA AYUDA A REDUCIR LAS POSIBILIDADES DE QUE LA GENTE SE INFECTE CON ESOS VIRUS	A	CIERTO	FALSO			
53	LOS LARVICIDAS ELIMINAN LAS LARVAS QUE NACEN DE LOS HUEVOS EN UN PERIODO DE 1 A 4 DÍAS, SEGÚN EL PRODUCTO EMPLEADO	A	CIERTO	FALSO			
54	LOS ADULTICIDAS ELIMINAN LOS MOSQUITOS ADULTOS DE INMEDIATO, PERO SU CONTROL NO ES DE LARGA DURACIÓN	A	CIERTO	FALSO			
55	LOS AVIONES ROCÍAN VOLÚMENES MUY BAJOS DE ADULTICIDA O LARVICIDAS SOBRE AREAS DONDE HAY MOSQUITOS QUE PROPAGAN VIRUS	A	CIERTO	FALSO			
56	LA FUMIGACIÓN AÉREA TIENE LUGAR EN ALGÚN MOMENTO ENTRE EL ANOCHECER, CERCA DE LA PUESTA DEL SOL, Y LA MAÑANA TEMPRANO, CERCA DEL AMANECER	A	CIERTO	FALSO			
57	LA FUMIGACIÓN AÉREA ES MAS EFECTIVA Y MAS RÁPIDA QUE LA FUMIGACIÓN CON CAMIONES O LOS ROCIADORES MANUALES PARA TRATAR ÁREAS GRANDES DE TIERRA	A	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
58	4 CASOS DE ÁMBITOS DE APLICACIÓN	D	CAMPO ABIERTO, CUARTOS FRÍOS, INVERNADEROS, SALAS POSTCOSECHA	CAMPO ABIERTOS, SILOS, BODEGAS DE LA SENAE, SALAS POSTCOSECHA	CAMPO ABIERTO, SILOS, INVERNADEROS, ALMACENES	CAMPO ABIERTO, SILOS, INVERNADEROS, SALAS POSTCOSECHA	
59	¿QUIEN DETERMINA SI UNA APLICACIÓN AÉREA DEBE SUSPENDERSE CUANDO LA DERIVA DEL PRODUCTO ES EXCESIVA?	A	EL AGRICULTOR	LA EMPRESA AEREA	EL PILOTO	EL PERSONAL TERRESTRE	
60	LAS ETIQUETAS DE LOS PLAGUICIDAS TIENEN IMPRESO ENTRE VARIAS COSAS, EL GRADO DE TOXICIDAD DEL PRODUCTO	A	CIERTO	FALSO			
61	CUAL DE LOS SIGUIENTES SÍNTOMAS PERCIBIDOS POR EL PILOTO SON DETERMINANTES PARA DEJAR DE VOLAR DURANTE LOS TRABAJOS AEREOS	D	DESORIENTACIÓN	PERDIDA DE CONCENTRACIÓN	FATIGA	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
62	QUE PROCEDIMIENTOS APLICAMOS SI PARA FUMIGAR UN CULTIVO DEBEMOS VOLAR BAJO LOS CABLES ELÉCTRICOS	D	VOLAMOS SOBRE LOS CABLES PARA EXAMINARLOS Y DECIDIR	VOLAMOS BAJO Y PARALELO A LOS CABLES PARA EXAMINARLOS Y DECIDIR	LOS EXAMINAMOS POR TIERRA Y DECIDIMOS	LAS ALTERNATIVAS B Y C SON CORRECTAS	
63	EL MATERIAL QUE SE EMPLEA EN LA FORMULA PARA PREPARAR UN PLAGUICIDA ACCELERANDO O AUMENTANDO SUS PROPIEDADES TÓXICAS SE DENOMINA ACTIVADOR	A	CIERTO	FALSO			
64	LOS PRODUCTOS DESTINADOS A MATAR LOS HONGOS SON FUNGICIDAS	A	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
65	ÉL PH DEL AGUA QUE SE UTILIZA PARA LA MEZCLA CON PLAGUICIDAS ES DE 8 %	B	CIERTO	FALSO			
66	LA INTOXICACIÓN QUE SE PRODUCE POR LA PIEL ES VÍA DERMAL	A	CIERTO	FALSO			
67	LOS PRODUCTOS DESTINADOS A MATAR LOS HONGOS SON ADULTICIDAS	B	CIERTO	FALSO			
68	LA VELOCIDAD NORMAL DEL AVIÓN DURANTE UNA APLICACIÓN SERÁ DE 200 MPH	B	CIERTO	FALSO			
69	EL METIL-PARATHIÓN ES UN INSECTICIDA NO TOXICO	B	CIERTO	FALSO			
70	EL TANQUE U/O HOOPER DEL AVIÓN ESTÁ COLOCADO DE BAJO DEL FUSELAJE	B	CIERTO	FALSO			
71	LAS BOMBAS (SPRAY PUMPS) SON MANUALES	B	CIERTO	FALSO			

INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
 VENEZUELA

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:	E	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:	C	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:	D	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:	C	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	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?	A	CIERTO.	FALSO.			
7	¿CUÁL ES LAS DIFERENCIA, ENTRE UN AERÓDROMO Y UN AEROPUERTO?	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	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:	A	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:	A	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:	D	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 :	C	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	FALSO.	CIERTO.			
14	LOS AERÓDROMOS CIVILES, POR RAZONES DE SU PROPIEDAD U ORIGEN DE EXPLOTACIÓN, SE CLASIFICAN EN:	D	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.	A	CIERTO.	FALSO.			
23	LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL Y EL CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, REGULAN ASPECTOS DISTINTOS.	B	CIERTO.	FALSO.			
24	UN PILOTO PRIVADO, PUEDE TRIPULAR UNA AERONAVE CON CERTIFICADO DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA: YV-3233 C P.	B	CIERTO.	FALSO.			
25	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL, FORMA PARTE DEL PODER LEGISLATIVO.	B	CIERTO.	FALSO.			
26	EL CONVENIO DE CHICAGO, SE LE APLICA A LAS AERONAVES MILITARES.	B	VERDADERO	FALSO			
27	EL CONVENIO DE TOKIO, "NO" SE LE APLICA A AERONAVES DE USO POLICIAL	A	CIERTO.	FALSO.			
28	LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), FUE CREADA POR EL CONVENIO DE CHICAGO.	A	CIERTO.	FALSO.			
29	LAS INSPECCIONES O SERVICIOS DE 100 HORAS, SON DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO PARA LAS AERONAVES REGISTRADAS EN VENEZUELA.	A	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	CIERTO.	FALSO.			
31	NINGUNA AERONAVE EXTRANJERA, DEBE ESTAR INSCRITA EN EL REGISTRO AÉREO DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.	A	CIERTO.	FALSO.			
32	PARA QUE UN CONVENIO INTERNACIONAL, SEA DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO EN VENEZUELA, ESTE DEBE TENER EL CARÁCTER DE LEY EXTRANJERA.	B	CIERTO.	FALSO.			
33	EL ESPACIO AÉREO DE VENEZUELA, FINALIZA A UNA ALTITUD DE 20.000 PIES MSL.	B	CIERTO.	FALSO.			
34	LAS AERONAVES, MOTORES ,Y ACCESORIOS QUE SE CONSTRUYAN O MODIFIQUEN, NO PODRÁN SER PUESTOS EN SERVICIOS SIN LA APROBACIÓN DE:	D	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.	A	CIERTO.	FALSO.			
36	TODA AERONAVE DESTINADA A UN SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, ESTARÁ BAJO EL MANDO DE UN PILOTO DESIGNADO POR:	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:	C	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	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:	C	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:	A	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	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?	D	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 ?	C	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 :	D	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:	C	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	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	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?	C	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	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:	C	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	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	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:	A	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	FALSO	CIERTO			
55	¿PODRÁ UN ALUMNO PILOTO, VOLAR SOLO EN UN VUELO INTERNACIONAL?	B	CIERTO.	FALSO.			
56	PARA OBTENER LA LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA, SE REQUIERE:	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	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:	A	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	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:	C	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:	C	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	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	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO	LÍMITE DE AUTORIZACIÓN	E.T.D.		
64	ÁREA DE CONTROL O PARTE DE ELLA, DISPUESTA EN FORMA DE CORREDOR.	A	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?	D	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	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	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	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:	C	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	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	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	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	A	CIERTO	FALSO			
74	LAS CINCO LIBERTADES DEL AIRE ESTÁN ENMARCADAS EN EL CONVENIO DE:	B	TOKIO	MONTREAL	CHICAGO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES ES CORRECTA	
75	EL TRANSPORTE DE ESTUPEFACIENTES ES LEGAL SIN PERMISO DE LA ENTIDAD AERONÁUTICA	B	CIERTO	FALSO			
76	LA LEY AERONÁUTICA ES UNA LEY :	A	LEY ORGÁNICA	LEY ORDINARIA	LEY LEGISLATIVA		
77	UN AERÓDROMO ES LO MISMO QUE UN AEROPUERTO	B	CIERTO	FALSO			
78	EL CONVENIO DE TOKIO APLICA PARA USO POLICIAL	B	CIERTO	FALSO			
79	LOS AERÓDROMOS PUEDEN SER DE SERVICIO PUBLICO O PRIVADO	A	CIERTO	FALSO			
80	UN PILOTO PUEDE CONTINUAR SUS ACTIVIDADES TENIENDO EL CERTIFICADO MEDICO VENCIDO	B	CIERTO	FALSO			

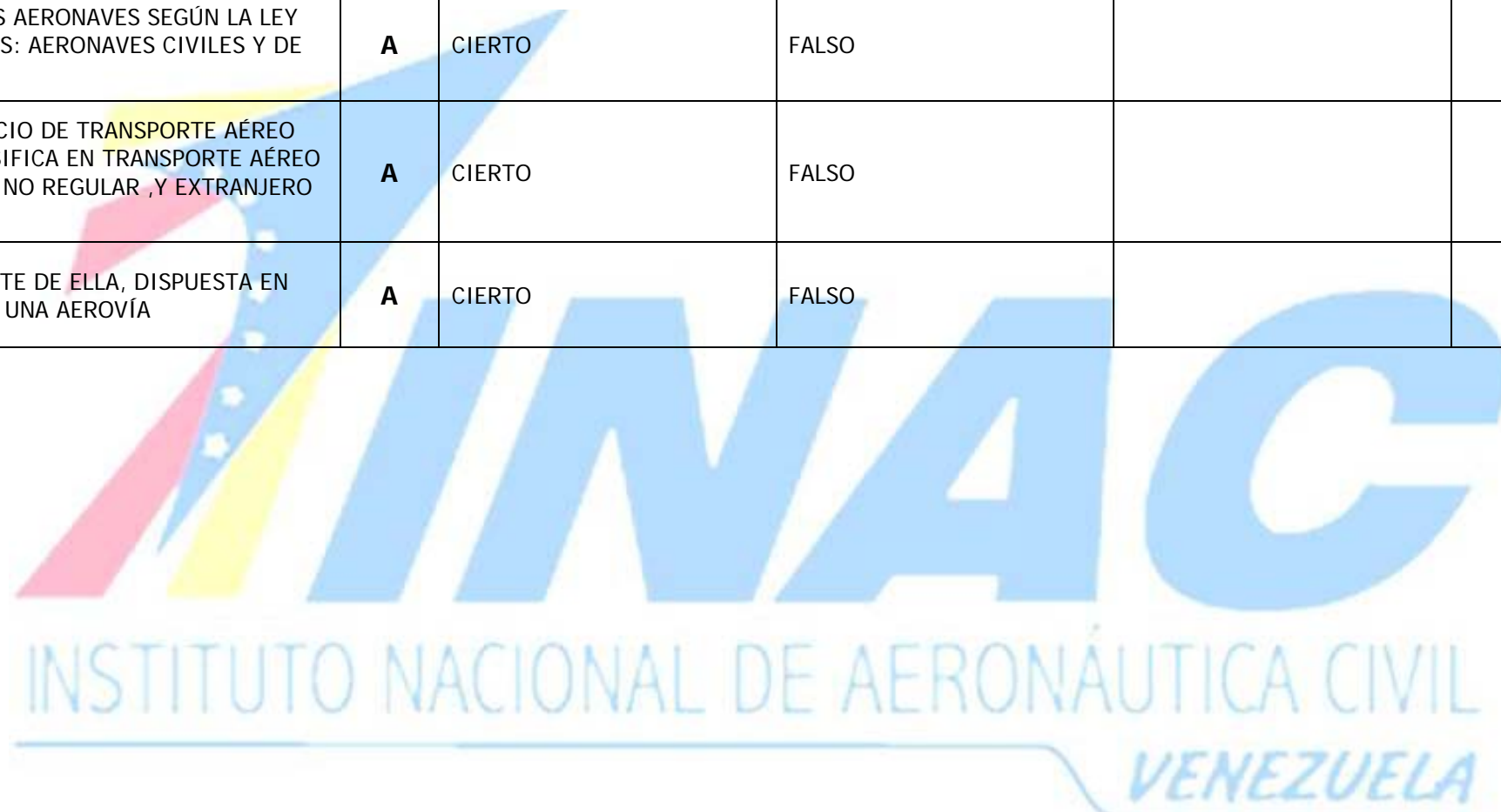
Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
81	UN AEROPUERTO ES AQUEL QUE DISPONE DE:	C	SERVICIOS DE COMIDA	SERVICIOS DE ENTRETENIMIENTO	SERVICIOS DE BOMBEROS , COMBUSTIBLE Y ADUANA, DESPACHO DE VUELO		
82	EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEPENDE DE:	A	MINISTERIO DE TRANSPORTE 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	CIERTO	FALSO			
84	SE REQUIERE DE DOS PILOTOS PARA LA TRIPULACIÓN MÍNIMA DE VUELO IFR	A	CIERTO	FALSO			
85	DEBERÁ RENOVAR EL PERSONAL AERONÁUTICO LA LICENCIA 30 DÍAS ANTES A SU VENCIMIENTO	B	CIERTO				
86	UN ALUMNO PILOTO PODRÁ, VOLAR SOLO EN UN VUELO INTERNACIONAL	A	FALSO	CIERTO			
87	ES LA AEROVÍA UN ÁREA DE CONTROL	A	CIERTO	FALSO			
88	UN PLAN DE VUELO CONCLUYE	C	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	A	CIERTO	FALSO			
90	ES DE OBLIGATORIA PERMANENCIA LA BITÁCORA DEL AVIÓN DENTRO DE LA AERONAVE	A	CIERTO	FALSA			
91	AL FINALIZAR EL VUELO TERMINA LA RESPONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO	A	CIERTO	FALSO			
92	LOS HECHOS OCURRIDOS EN AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS QUE VUELEN EN ESPACIO AÉREO VENEZOLANO:	C	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 :	A	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	ARTICULO 1	ARTICULO 5	ARTICULO 20	ARTICULO 2	
95	EL PRINCIPIO DE PRESERVACIÓN DEL AMBIENTE ESTA DESCRITO EN LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL EN:	A	ARTICULO 6	ARTICULO 60	ARTICULO 106	ARTICULO 66	

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

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
101	LA OPERACIÓN DE AERONAVES AL SERVICIO DE SUS PROPIETARIOS O DE TERCEROS, SIN QUE MEDIE UNA CONTRAPRESTACIÓN ECONÓMICA SE DENOMINA:	B	AVIACIÓN MILITAR	AVIACIÓN PRIVADA	AVIACIÓN PUBLICA	AVIACIÓN	
102	TODA COLISIÓN O INTERFERENCIA ENTRE DOS O MAS AERONAVES EN MOVIMIENTO SE CONOCE COMO:	A	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	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:	C	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:	A	ARTICULO 140	ARTICULO 147	ARTICULO 14	ARTICULO 47	
106	EL PERSONAL AERONÁUTICO DEBERÁ:	C	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:	A	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			



MECÁNICA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

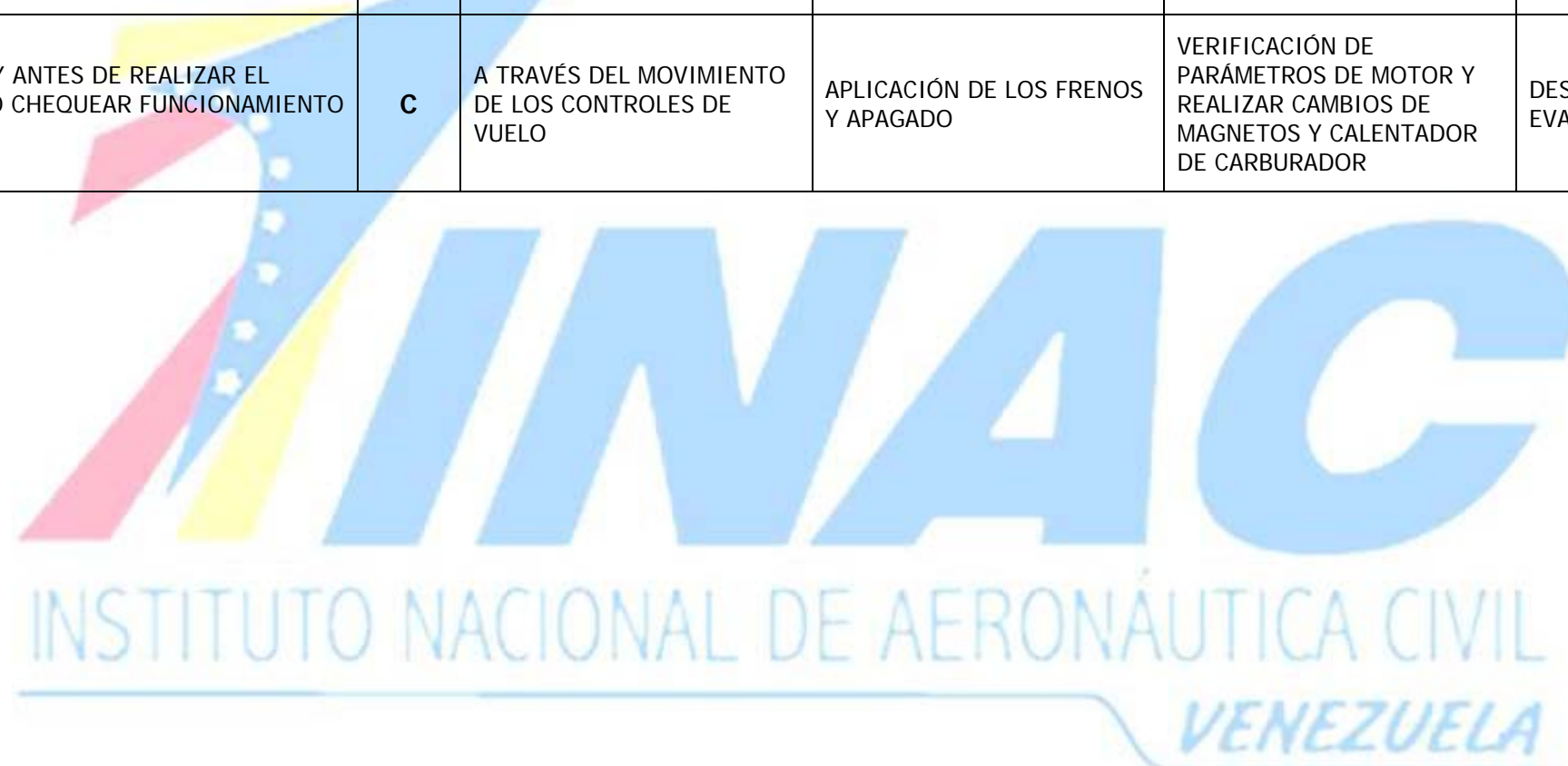
Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
190	LOS 4 TIEMPOS DEL CICLO DE OTTO SON ADMISIÓN, COMPRESIÓN, EXPLOSIÓN Y ESCAPE	A	CIERTO	FALSO			
191	LA ENERGÍA QUE PRODUCE EL ALTERNADO ES CORRIENTE ALTERNA	A	CIERTO	FALSO			
192	LA HÉLICE QUE EL PILOTO PUEDE MODIFICAR ES EL DE PASO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

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

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

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

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



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	CIERTO	FALSO			
2	LOS VUELOS IFR PUEDEN OPERAR FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO.	A	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	A	CIERTO	FALSO			
4	CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA CON FALLAS DE COMUNICACIONES DEBERÁ ACTIVAR EN SU RESPONDEDOR EL CÓDIGO 7600.	A	CIERTO	FALSO			
5	MIENTRAS SE VUELA POR DEBAJO DE 12.000 PIES SOBRE EL MSL, EN EL FIR DE MAIQUETÍA:	C	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:	D	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:	C	IMC Y VMC	VMC E IFR	VMC	IMC	
8	LAS AERONAVES OPERANDO TANTO EN LA SUPERFICIE COMO EN EL AIRE DEBEN AJUSTARSE A:	C	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:	D	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:	A	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:	C	DEBE PROCEDER AL AEROPUERTO ALTERNADO	DEBE REGRESAR AL AEROPUERTO DE ORIGEN	DEBE CANCELAR INSTRUCCIONES PREVIAS Y NO ATERRIZAR 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	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	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:	C	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:	C	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:	C	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 :	C	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:	C	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:	A	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	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	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	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.	A	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:	C	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:	C	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:	D	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	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 :	C	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	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	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:	C	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	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	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:	A	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:	C	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:	C	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 :	A	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:	D	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 :	D	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	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	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	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:	C	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 PLANE0	SE ENCUENTRA EN LA SENDA CORRECTA DE PLANE0	SE ENCUENTRA POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANE0	
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 :	C	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	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	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:	C	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:	A	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	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	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:	A	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	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:	C	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 :	A	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	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	C	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:	A	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	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 :	C	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:	C	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	C	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:	D	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:	C	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	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:	C	RAV 124	RAV 45	RAV 1	RAV 60	
166	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 110 ESTABLECE LAS DISPOSICIONES DE :	C	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	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	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	90°	110°	180°	45°	360°
170	¿CUÁL ES EL ÁNGULO DE PROYECCIÓN QUE TIENE LA LUZ DE NAVEGACIÓN BLANCA?	A	140°	180°	90°	360°	10°
171	¿QUÉ AYUDA LE PROPORCIONAN LAS LUCES VASI A UN PILOTO?	C	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:	D	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	A	VERDADERO	FALSO			
174	SI UNA AERONAVE TIENE FALLA DE COMUNICACIONES DEBERÁ COLOCAR EN SU RESPONDEDOR EL CÓDIGO	C	1500	7500	7600	2000	7700
175	¿DÓNDE SE ESTABLECE LA AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO?	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?	D	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:	D	RAV 45	RAV 124	RAV 60	RAV 1	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
178	¿EN QUÉ REGULACIÓN SE ESTABLECE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD?	A	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:	C	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?	D	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)	A	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	110°	220°	180°	360°	135°
183	LAS AERONAVES VOLANDO EN VFR PUEDEN OPERAR EN ESPACIO AÉREO RVSM POR ENCIMA DE FL290	B	VERDADERO	FALSO			
184	LOS PILOTOS PRIVADOS SIN LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO ESTÁN AUTORIZADOS A IMPARTIR INSTRUCCIÓN A BORDO DE AERONAVES	B	VERDADERO	FALSO			
185	EN AVIACIÓN LA SEÑAL DE SOCORRO O EMERGENCIA ES:	C	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	VERDADERO	FALSO			