

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 MATRÍCULA | |
| 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 | | | |



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 ATERRIJAR POR AHORA | EL AEROPUERTO ESTÁ BAJO LOS MÍNIMOS VFR. | |
| 19 | EN EL ESPACIO AÉREO DEL FIR DE SVZM POR ENCIMA DE NIVEL DE VUELO 200 LAS AERONAVES SÓLO PUEDEN VOLAR: | B | 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 CONVENCION 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 | | | |