

INSTRUMENTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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	



MULTIMOTORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LAS CARGAS ASIMÉTRICAS DE LAS HÉLICES, CONTRIBUYEN A LA TENDENCIA QUE TIENEN LOS AVIONES MULTIMOTORES CONVENCIONALES DE VIRAR HACIA LA IZQUIERDA.	A	VERDADERO	FALSO		
2	EL TORQUE, CONTRIBUYE A QUE LA AERONAVE TRATE DE VIRAR HACIA LA MISMA DIRECCIÓN DE LA ROTACIÓN DE LAS HÉLICES.	B	VERDADERO	FALSO		
3	AL REALIZAR UNA RÁPIDA REDUCCIÓN DE POTENCIA EN FINAL CORTO, UNA ALTA RATA DE DESCENSO SE EXPERIMENTA; DEBIDO A QUE:	C	EL FACTOR " P " SE REDUCE	EL FACTOR " P " AUMENTA	EL FLUJO DE AIRE INDUCIDO SE REDUCE	SE ELIMINA EL TORQUE
4	LA VELOCIDAD A LA CUAL SE PRODUCE LA MEJOR RATA DE ASCENSO EN UNA AERONAVE BIMOTOR CONVENCIONAL, SE DENOMINA:	B	VX	VY	VXSE	VYSE
5	DURANTE UN DESPEGUE CON UN FUERTE VIENTO CRUZADO, LA POTENCIA DEL MOTOR DEL LADO DEL VIENTO DEBE SER AUMENTADA PARA CONTRARRESTAR LA TENDENCIA DEL AVIÓN DE VIRAR HACIA EL VIENTO.	B	VERDADERO	FALSO		
6	LA ALTITUD DONDE VX. Y VY. CONVERGEN, SE DENOMINA:	C	ALTITUD DE CRUCERO	TECHO DE SERVICIO	TECHO ABSOLUTO	ALTITUD DE MÁXIMO ALCANCE
7	VA. ES LA DENOMINACIÓN DE:	D	VELOCIDAD DE APROXIMACIÓN	VELOCIDAD MÍNIMA DE CONTROL	VELOCIDAD DE NUNCA EXCEDER	VELOCIDAD DE MANIOBRA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
8	LOS MOTORES EQUIPADOS CON TURBO-COMPRESOR, AUMENTAN EL TECHO DE SERVICIO DE UNA AERONAVE DEBIDO A QUE ESTOS APORTAN SUFICIENTE POTENCIA CON EL PROPÓSITO DE PRODUCIR SUSTENTACIÓN ADICIONAL A GRANDES ALTURAS.	A	VERDADERO	FALSO		
9	VFE. ES LA DENOMINACIÓN DE:	B	VELOCIDAD DE COWL FLAPS ABIERTOS	VELOCIDAD DE FLAPS EXTENDIDOS	VELOCIDAD DE FULL POTENCIA (DE MÁXIMA POTENCIA)	VELOCIDAD DE FULL STALL (DE PERDIDA)
10	VNE.ES:	C	MÁXIMA VELOCIDAD ESTRUCTURAL DE CRUCERO	MÁXIMA VELOCIDAD DE TREN DE ATERRIZAJE EXTENDIDO	VELOCIDAD DE NUNCA EXCEDER	VELOCIDAD DE STALL EN CONFIGURACIÓN DE ATERRIZAJE
11	VXSE. ES EL / LA MEJOR ----- DE ASCENSO CON UN MOTOR INOPERATIVO.	D	RATA	VELOCIDAD	ACTITUD	ANGULO
12	VYSE. ES EL / LA MEJOR ----- DE ASCENSO CON UN MOTOR INOPERATIVO.	A	RATA	VELOCIDAD	ACTITUD	ANGULO
13	LA VELOCIDAD MÁXIMA PARA TREN DE ATERRIZAJE EXTENDIDO, SE DENOMINA:	B	VLS	VLE	VLF	VLO
14	LA VELOCIDAD DE STALL (PERDIDA), EN CONFIGURACIÓN DE ATERRIZAJE ES DESIGNADA POR:	D	VS1	VS2	VS3	VSO
15	LA MÍNIMA VELOCIDAD A LA CUAL INTENCIONALMENTE SE COLOCA UN MOTOR INOPERATIVO EN UN VUELO DE ENTRENAMIENTO, SE DENOMINA:	C	VXSE	VYSE	VSSE	VSES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
16	EL PROCEDIMIENTO DE ARRANCAR (ENCENDER) PRIMERO EL MOTOR IZQUIERDO, SE DEBE A QUE EL PILOTO PUEDE VER Y OÍR DE LA MEJOR FORMA A ESE MOTOR:	B	VERDADERO	FALSO		
17	EL PROCEDIMIENTO " RECOMENDADO" PARA EFECTUAR VIRAJES CERRADOS EN MULTIMOTORES TERRESTRES DURANTE EL TAXEO, ES USANDO:	D	LA GUÍA DE LA RUEDA DE NARIZ	FRENOS DIFERENCIAL	POTENCIA DIFERENCIAL	LAS RESPUESTAS B Y C, SON CORRECTAS
18	SI UN DESPEGUE SE INICIA CUANDO LA ALTITUD DE DENSIDAD ES MÁS ALTA QUE EL TECHO DE SERVICIO, CON UN MOTOR INOPERATIVO ; UNA FALLA DE MOTOR TENDRÁ COMO RESULTADO:	B	DESPEGUE SOBRE VYSE	ATERRIZAJE FORZOSO	DESPEGUE SOBRE VXSE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
19	UN PILOTO DE MULTIMOTOR TERRESTRE QUE DESPEGA CON MENOS DE LA DISTANCIA ACELERACIÓN - PARADA, ESTÁ EN UNA SITUACIÓN PEOR QUE UN PILOTO DE MONOMOTOR QUE DESPEGA EN LAS MISMAS CIRCUNSTANCIAS:	B	VERDADERO	FALSO		
20	DESPUÉS DE VLOF DURANTE UN DESPEGUE NORMAL, LA VELOCIDAD MÁS DESEABLE PARA ASCENDER ES:	C	ENTRE VXSE Y VYSE	ENTRE VMCA Y VELOCIDAD DE ASCENSO PARA CRUCERO	VYSE	VY
21	EN ALGUNOS AVIONES MULTIMOTORES TERRESTRES, LA SINCRONIZACIÓN AUTOMÁTICA DE AMBAS HÉLICES ES EFECTUADA A TRAVÉS DE LA ACTUACIÓN DE:	A	LOS GOBERNADORES DE LAS HÉLICES	LAS PALANCAS DE LOS ACELERADORES	LAS PALANCAS DE CONTROL DE LAS HÉLICES	LOS INTERRUPTORES ELÉCTRICOS DE LAS PALAS.
22	LA EFICIENCIA DE LA HÉLICE, ES DETERMINADA PRINCIPALMENTE POR EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS.	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
23	LAS FUERZAS AERODINÁMICAS ACTÚAN SOBRE LAS CARAS DE LAS PALAS DE LA HÉLICE A UNA VELOCIDAD CONSTANTE; ÉSTAS FUERZAS TENDERÁN A -----?----- ---- EL ÁNGULO DE ATAQUE	B	AUMENTAR	DISMINUIR	MANTENER	SINCRONIZAR
24	EL ÁNGULO DE LAS PALAS DE LA HÉLICE, SE AJUSTA AUTOMÁTICAMENTE PARA MANTENER CONSTANTES LAS RPM. SIEMPRE QUE UN CAMBIO EN LA VELOCIDAD DEL MOTOR SEA DETECTADO POR EL GOBERNADOR DE LA HÉLICE.	A	VERDADERO	FALSO		
25	EL PROPÓSITO DE LOS CONTRAPESOS DE LAS HÉLICES EMBANDERABLES, ES:	A	FIJAR EL ÁNGULO DE LAS PALAS EN EL SETTING SELECCIONADO EN CASO DE PÉRDIDA DE PRESIÓN DE ACEITE.	AYUDAR A LAS PALAS DE LA HÉLICE A MOVERSE HACIA ALTOS ÁNGULOS DE ATAQUE	MANTENER BALANCEADAS LAS PALAS DE LA HÉLICE DURANTE CAMBIOS DE POTENCIA	SOBREPASAR LA FUERZA DEL AIRE COMPRIMIDO DEL MECANISMO DE EMBANDERAMIENTO
26	LOS COMPONENTES QUE NORMALMENTE ENTREGAN COMBUSTIBLE A PRESIÓN A LOS MOTORES, SE DENOMINAN:	B	VACUUM-DRIVEN FUEL PUMP Y ENGINE FUEL PUMP	ELECTRIC BOOSTER Y ENGINE-DRIVEN FUEL PUMP	BOOSTER PUMP Y VACUUM DRIVEN FUEL PUMP	ENGINE DRIVEN Y ENGINE FUEL PUMP
27	GENERALMENTE, EL SISTEMA "CROSSFEED" ES UTILIZADO BÁSICAMENTE DURANTE:	C	EN ASCENSOS	CON FALLAS DE UN MOTOR	EN VUELOS DE CRUCERO	EN DESCENSOS
28	LA ENGINE DRIVEN FUEL PUMP DE UN SISTEMA DE INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE, DEBERÍA SER USADO SOLAMENTE DURANTE ATERRIZAJES, DESPEGUES Y PARA CAMBIAR LA SELECCIÓN DE TANQUE	B	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
29	DURANTE UN DESPEGUE NORMAL, EL PUNTO DE RETRACCIÓN DEL TREN DE ATERRIZAJE DEBE OCURRIR:	B	TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUÉS DE VLOF	CUANDO SE HA ESTABLECIDO UNA RATA DE ASCENSO POSITIVA Y NO HAY SUFICIENTE PISTA PARA EFECTUAR UN ATERRIZAJE SEGURO	CUANDO EL AVIÓN ALCANZA LA ALTURA SEGURA DE MANIOBRA	JUSTO ANTES DE LA PRIMERA REDUCCIÓN DE POTENCIA.
30	NIVELAR LA AERONAVE Y ABRIR LOS COWL FLAPS, ES UNA DE LAS TÉCNICAS PARA REDUCIR LA TEMPERATURA DE CABEZA DE CILINDROS DURANTE EL ASCENSO ; OTRAS SON:	A	ENRIQUECER LA MEZCLA, AUMENTAR LAS RPM, USAR UNA VELOCIDAD DE ASCENSO SUPERIOR	EMPOBRECER LA MEZCLA, AUMENTAR LAS RPM, USAR UNA VELOCIDAD DE ASCENSO SUPERIOR	ENRIQUECER LA MEZCLA, DISMINUIR LAS RPM, USAR UNA VELOCIDAD DE ASCENSO INFERIOR	NINGUNA DE LAS RESPUESTAS ANTERIORES
31	EL MÉTODO MÁS EFICIENTE Y EXACTO PARA AJUSTAR LA MEZCLA EN CRUCERO, ES USANDO:	A	EL INDICADOR E.G.T	EL INDICADOR DE FLUJO DE COMBUSTIBLE	EL SISTEMA DE CONSUMO COMPUTARIZADO	LAS TABLAS DE SETTING DE POTENCIA DEL MANUAL DE VUELO
32	CUANDO SE DEBERÁ COMPLETAR LA LISTA DE PRE - ATERRIZAJE EN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO NORMAL:	B	ANTES DE ENTRAR AL CIRCUITO DE TRÁNSITO	ANTES DE VIRAR A BASE	DURANTE BASE	EN CUALQUIER MOMENTO ANTES DEL FINAL CORTO
33	EN QUÉ MOMENTO, DEBEN SER COLOCADAS LAS PALANCAS DE PASO DE HÉLICES Y CONTROL DE MEZCLA EN LA POSICIÓN FULL ADELANTE DURANTE UNA APROXIMACIÓN:	B	EN LA ENTRADA AL CIRCUITO DE TRÁNSITO	DURANTE EL CHECK DE PRE - ATERRIZAJE	DURANTE EL VIRAJE DE BASE A FINAL	SOLAMENTE CUANDO UNA IDA AL AIRE ES PROBABLE
34	PARA APROXIMAR Y ATERRIZAR EN PISTAS CORTAS, ES RECOMENDABLE MANTENER UN ÁNGULO DE DESCENSO CONSTANTE.	A	VERDADERO	FALSO		
35	RARA VEZ, ES NECESARIO UTILIZAR EL ESTABILIZADOR EN UN MULTIMOTOR TERRESTRE PARA EFECTUAR VIRAJES INCLINADOS O ABRUPTOS.	B	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
36	DURANTE LAS PRÁCTICAS DE PÉRDIDAS (STALLS), UNA APLICACIÓN RÁPIDA DE POTENCIA SE DEBE EFECTUAR A LA PRIMERA INDICACIÓN DE ONDULACIÓN AERODINÁMICA.	B	VERDADERO	FALSO		
37	COMPARANDO EL SISTEMA DE CARBURADOR, CON EL DE INYECCIÓN DIRECTA DE COMBUSTIBLE PODEMOS AFIRMAR QUE ÉSTE ÚLTIMO ES MÁS PROPENSO A LA FORMACIÓN DE HIELO, PUES ENTREGA GRAN CANTIDAD DE VAPORES HELADOS A LOS CILINDROS.	B	VERDADERO	FALSO		
38	LA CORRIENTE ALTERNA PUEDE CONVERTIRSE EN CORRIENTE CONTINUA, SIEMPRE Y CUANDO PASE A TRAVÉS DE UN SISTEMA DE CORRIENTE REVERSA LOCALIZADO DENTRO DEL MISMO SISTEMA ELÉCTRICO DEL AVIÓN (SIST.INVERSOR)	A	VERDADERO	FALSO		
39	LOS REGULADORES DE VOLTAJE:	A	MANTIENEN EL VOLTAJE ADECUADO	TRANSFORMAN LA CORRIENTE ALTERNA EN CORRIENTE CONTINUA	REPARTEN LA CARGA ELÉCTRICA APROPIADAMENTE ENTRE LOS GENERADORES	TRANSFORMAN LA CORRIENTE CONTINUA EN CORRIENTE ALTERNA
40	EN ALGUNOS MULTIMOTORES TERRESTRES, LA VENTAJA DE INSTALAR ALTERNADORES (AC.) EN VEZ DE GENERADORES (DC.),ES:	D	SON MAS LIVIANOS	LA CORRIENTE SE PUEDE SUBIR, BAJAR, O TRANSFORMAR MAS FÁCILMENTE	REQUIEREN MENOS MANTENIMIENTO	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS
41	LOS INSTRUMENTOS "AMPERÍMETROS", INDICAN:	A	LA CARGA DE LOS GENERADORES EN AMPERIOS	EL CONSUMO DE LA BATERÍA EN AMPERIOS	EL CONSUMO DEL SISTEMA ELÉCTRICO EN AMPERIOS	LA CARGA DE LA BATERÍA EN AMPERIOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
42	LAS AERONAVES QUE TIENEN SISTEMAS DE INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE EN SUS MOTORES, POSEEN UN CONTROL DE AIRE ALTERNO MANUAL O AUTOMÁTICO	A	VERDADERO	FALSO		
43	AL COLOCAR EL SISTEMA DE CALENTAMIENTO DEL CARBURADOR, LA MEZCLA DE AIRE/COMBUSTIBLE TENDERÁ A TORNARSE EN:	A	MEZCLA RICA	MEZCLA POBRE	MEZCLA CALIENTE	MEZCLA ESQUIOSTOMÉTRICA (15 A 1)
44	EN AVIONES MULTIMOTORES TERRESTRES, EL SISTEMA COMÚNMENTE USADO PARA OPERAR EL TREN DE ATERRIZAJE, ES:	C	UNA BOMBA HIDRÁULICA MANUAL	VACUUM DRIVEN AIR PUMP	UN MOTOR ELÉCTRICO DE DOS VIAS, QUE ACTUA UNA CAJA DE ENGRANAJES	UN MOTOR ELÉCTRICO REVERSIBLE QUE ACTÚA UNA BOMBA HIDRÁULICA
45	LAS TRES INDICACIONES BÁSICAS QUE SIENTE UN PILOTO DURANTE UNA PRÁCTICA DE FULL PÉRDIDA (FULL STALL) EN FORMA CONSECUENTE, SERÁN:	D	DISMINUCIÓN DE RESPUESTA EN LOS CONTROLES, REDUCCIÓN DEL SONIDO Y ONDULACIÓN O LATIGUEO AERODINÁMICO.	LATIGUEO U ONDULACIÓN AERODINÁMICA, DISMINUCIÓN DE RESPUESTA EN LOS CONTROLES Y REDUCCIÓN DEL SONIDO.	REDUCCIÓN DEL SONIDO, ONDULACIÓN O LATIGUEO AERODINÁMICO Y DISMINUCIÓN DE RESPUESTA EN LOS CONTROLES.	REDUCCIÓN DEL SONIDO, DISMINUCIÓN DE RESPUESTA EN LOS CONTROLES Y ONDULACIÓN O LATIGUEO AERODINÁMICO.
46	DURANTE EL DESPEGUE EN UN MULTIMOTOR TERRESTRE, EL PUNTO MÁS CRÍTICO EN QUE PUEDE OCURRIR UNA FALLA DE MOTOR, ES:	B	ANTES DE VMC.	ENTRE VMC. Y VYSE.	ENTRE VYSE. Y VY.	ENTRE VXSE. Y ANTES DE ALCANZAR LA ALTURA LIBRE DE OBSTÁCULOS.
47	EN AERONAVES MULTIMOTORES TERRESTRES, DURANTE UNA APROXIMACIÓN CON UN MOTOR INOPERATIVO; SE DEBE USAR UN ÁNGULO DE DESCENSO MAYOR QUE EL NORMAL EN APROXIMACIÓN FINAL.	B	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
48	BASIC EMPTY WEIGHT (PESO BÁSICO VACIO) ES:	D	EL PESO DE UN COMPONENTE, MULTIPLICADO POR SU BRAZO	EL PESO MÁXIMO, DETERMINADO POR EL FABRICANTE PARA LA CERTIFICACIÓN DE UNA AERONAVE	EL PESO MÁXIMO CON EL CUAL ES PERMITIDO EL DESPEGUE.	PESO DE UNA AERONAVE QUE INCLUYE COMBUSTIBLE NO DRENABLE, FULL ACEITE Y LÍQUIDOS DE OPERACIÓN PARA SUS SISTEMAS
49	MAXIMUM GROSS WEIGHT(PESO MÁXIMO BRUTO) ES:	B	EL PESO DE UN COMPONENTE, MULTIPLICADO POR SU BRAZO	EL PESO MÁXIMO, DETERMINADO POR EL FABRICANTE PARA LA CERTIFICACIÓN DE UNA AERONAVE	EL PESO MÁXIMO CON EL CUAL ES PERMITIDO EL DESPEGUE	PESO DE UNA AERONAVE QUE INCLUYE COMBUSTIBLE NO DRENABLE, FULL ACEITE Y LÍQUIDOS DE OPERACIÓN PARA SUS SISTEMAS.
50	UN PUNTO ARBITRARIO UBICADO EN EL EJE DEL AVIÓN, DESDE DONDE SON MEDIDAS TODAS LAS DISTANCIAS LONGITUDINALES CON EL PROPÓSITO DE EFECTUAR LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE, SE DENOMINA:	C	MOMENTO	CENTRO DE GRAVEDAD	LÍNEA DATUM DE REFERENCIA	BRAZO
51	EL PESO DE 20 GALONES DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN Y 8 QUARTS. DE ACEITE ES DE APROXIMADAMENTE:	A	135 LBS	128 LBS	153 LBS	219 LBS
52	EL MOMENTO DE UN ÍTEM QUE PESA 240 LBS Y QUE ESTÁ UBICADO 133 PULGADAS DETRÁS DE LA LÍNEA DATUM, ES DE:	A	31.920	1.8045	373.000	107.000

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
53	LA LÍNEA RADIAL BLANCA DEL INDICADOR DE VELOCIDAD, INDICA LA MÁXIMA VELOCIDAD PARA LA EXTENSIÓN DEL TREN DE ATERRIZAJE:	B	VERDADERO	FALSO		
54	SÍ EL TREN DE ATERRIZAJE ESTÁ ABAJO Y ASEGURADO, CUANDO EL PILOTO RETARDA LOS ACELERADORES BAJO UN DETERMINADO "SETTING" DE POTENCIA; SONARÁ UNA BOCINA DE ALARMA:	B	VERDADERO.	FALSO.		
55	LA VELOCIDAD Y LA ACTITUD DE VUELO, SON DOS CARACTERÍSTICAS QUE PUEDEN DAR AL PILOTO INDICACIÓN DE MAL FUNCIONAMIENTO DEL TREN DE ATERRIZAJE:	B	VERDADERO.	FALSO.		
56	LOS EQUIPOS MODERNOS DE DESHIELO Y ANTIHIELO, SON.....?..... Y.....?..... RESPECTIVAMENTE.	C	HIDRÁULICOS Y ELÉCTRICOS.	NEUMÁTICOS Y DE SUCCIÓN.	NEUMÁTICOS Y ELÉCTRICOS.	DE SUCCIÓN Y ELÉCTRICOS.
57	EL SISTEMA ANTIHIELO, DEBERÍA SER CORTADO PREVIAMENTE ANTES DE ENTRAR EN CONDICIONES DE HIELO O A LA PRIMERA INDICACIÓN DE HIELO:	B	VERDADERO.	FALSO.		
58	LAS DOS FASES MÁS CRÍTICAS DE VUELO EN UNA AERONAVE MULTIMOTOR TERRESTRE, SON:	D	DESPEGUE Y ATERRIZAJE	ASCENSO Y ATERRIZAJE	APROXIMACIÓN Y ASCENSO	DESPEGUE Y ASCENSO INICIAL
59	SI UNA AERONAVE MULTIMOTOR TERRESTRE MIENTRAS REALIZA UN VUELO A LA ALTITUD DE TECHO DE SERVICIO, EXPERIMENTARA UNA FALLA DE MOTOR:	A	SE DEBE DESCENDER HASTA EL TECHO DE SERVICIO CON UN MOTOR INOPERATIVO	SE DEBE MANTENER CON UN SOLO MOTOR A ESA MISMA ALTITUD	SE DEBE DESCENDER HASTA EL TECHO ABSOLUTO DE UN MOTOR INOPERATIVO	NINGUNA DE LAS RESPUESTAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
60	UN MULTIMOTOR TERRESTRE LIVIANO QUE PESE 5.500 LBS. DE GROSS WEIGHT Y TENGA UNA VSO. DE 58 KTS, NECESITARÁ DEMOSTRAR UNA RATA DE ASCENSO DE AL MENOS 50 PIES POR MINUTO A 5.000 PIES DE ALTURA Y CON UN MOTOR INOPERATIVO Y EN BANDERA.	B	VERDADERO	FALSO		
61	EL MOTOR IZQUIERDO, ES EL MOTOR MAS CRÍTICO EN TODOS LOS MULTIMOTORES TERRESTRES.	B	VERDADERO	FALSO		
62	LA VMC, DISMINUYE CON EL AUMENTO DE LA ALTURA	B	VERDADERO	FALSO		
63	UNA FALLA DEL MOTOR DERECHO EN UN MULTIMOTOR CONVENCIONAL, CREA MAYOR DIFICULTAD DE CONTROL QUE LA FALLA DEL MOTOR IZQUIERDO.	B	VERDADERO	FALSO		
64	EN UN MULTIMOTOR TERRESTRE, LA PÉRDIDA DE FLUJO DE AIRE INDUCIDO EN UNA FALLA DE MOTOR, PROVOCARÁ QUE LA AERONAVE VÍRE HACIA LA DIRECCIÓN DEL MOTOR INOPERATIVO	A	VERDADERO	FALSO		
65	EL PESO TOTAL DE UNA AERONAVE CARGADA, ES DE 3.200 LBS. Y LOS MOMENTOS TOTALES SON 320.000 LBS/PULG. EL C.G. ESTÁ LOCALIZADO -----?----- --- PULGADAS DETRAS DE LA LÍNEA DATUM.	B	10	100	1.000	10.000

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
66	SI EL C.G. EXCEDE EL LÍMITE POSTERIOR, A MEDIDA QUE LA VELOCIDAD ES REDUCIDA DURANTE LA APROXIMACIÓN PARA ATERRIZAR, EL ELEVADOR PIERDE EFECTIVIDAD Y LA NARIZ TENDERÁ A -----?-----	B	BAJAR	SUBIR		
67	PARA LOCALIZAR EL CENTRO DE GRAVEDAD DE UN AVIÓN, SE DIVIDE EL TOTAL DE LA SUMA DE LOS MOMENTOS POR EL TOTAL DE LA SUMA DE LOS:	C	BRAZOS	DATUM	PESOS	SOLO SE DIVIDE POR 1.000
68	EL MOMENTO PARA UN PESO UBICADO EN UN COMPARTIMIENTO ESPECÍFICO DEL AVIÓN, ES CALCULADO MULTIPLICANDO EL PESO EN LIBRAS POR SU DISTANCIA EN PULGADAS DESDE:	D	LA CUERDA AERODINÁMICA MEDIA	EL COMPARTIMIENTO DE MOTORES	EL TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL	LA LÍNEA DATUM DE REFERENCIA.
69	PARA DETERMINAR LA UBICACIÓN DEL C.G. CUANDO SE USA EL ÍNDICE DE / 1.000 LBS, EL TOTAL DE MOMENTOS DÉBE SER MULTIPLICADO POR 1.000 ANTES DE SER DIVIDIDO POR EL PESO TOTAL.	A	VERDADERO	FALSO		
70	LA VENTAJA DEL ÍNDICE DE MOMENTO, ES QUE DISMINUYE EL TAMAÑO DE LOS NÚMEROS EN EL CÁLCULO DE PESO Y BALANCE.	A	VERDADERO	FALSO		
71	UNA AERONAVE, CON EL C.G. UBICADO POR DELANTE DE LOS LÍMITES FRONTALES REQUERIRÁ UNA CARRERA DE DESPEGUE -----?----- QUE LA NORMAL.	A	MÁS LARGA	IGUAL	MÁS CORTA	NO AFECTA EL C.G.
72	CUÁL ES LA CONDICIÓN MÁS PELIGROSA, EN TÉRMINOS DE PESO Y BALANCE Y UBICACIÓN DEL C.G.	B	SOBRE PESO Y C.G. POR DELANTE DE LOS LÍMITES	SOBRE PESO Y C.G. POR DETRÁS DE LOS LÍMITES	PESO BAJO Y C.G. POR DELANTE DE LOS LÍMITES	PESO BAJO Y C.G. POR DETRÁS DE LOS LÍMITES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
73	LAS PISTAS DE GRAMA O GRAVA, AUMENTAN LAS DISTANCIAS DE DESPEGUE.	A	VERDADERO	FALSO		
74	EN UN MULTIMOTOR TERRESTRE, SI NO SE PUEDE ASCENDER CON UN MOTOR INOPERATIVO, LA MÁS BAJA RATA DE DESCENSO SE PUEDE OBTENER A:	B	VXSE	VYSE	VSSE	VMC
75	EN UN MULTIMOTOR TERRESTRE, SI NO SE PUEDE ASCENDER CON UN MOTOR INOPERATIVO, ESTO SE DEBE A QUE:	D	LA SUSTENTACIÓN EXCEDE A LA RESISTENCIA	LA RESISTENCIA EXCEDE A LA TRACCIÓN	LA TRACCIÓN ES MAYOR QUE LA SUSTENTACIÓN	LA RESISTENCIA Y LA SUSTENTACIÓN SON IGUALES
76	EN LOS MULTIMOTORES TERRESTRES, LA CAUSA MÁS FRECUENTE DE FALLA DE UN MOTOR EN RUTA, ES:	D	UNA FALLA MECÁNICA INTERNA	UNA FALLA DE IGNICIÓN	UN MAL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN	UNA INTERRUPCIÓN DEL FLUJO DE COMBUSTIBLE
77	LA VELOCIDAD MÁS BAJA A LA CUAL LAS SUPERFICIES DE CONTROL PUEDEN SOBREPASAR LA TENDENCIA AL VIRAJE CAUSADA POR EMPUJE ASIMÉTRICO, ES LLAMADA:	C	VSO	V2	VMC	VNE
78	EN AVIONES MULTIMOTORES TERRESTRES LA MENOR RESISTENCIA AL AVANCE, SE PRODUCE CUANDO LA HÉLICE DEL MOTOR INOPERATIVO SE ENCUENTRA:	B	EN MOLINO	EN BANDERA	DETENIDA A BAJO ÁNGULO DE ATAQUE	DETENIDA A ALTO ÁNGULO DE ATAQUE
79	A ALTOS ÁNGULOS DE ATAQUE DEL AVIÓN, LAS PALAS DE LA HÉLICE QUE DESCENDEN ESTÁN ASIMÉTRICAMENTE BALANCEADAS DEBIDO A QUE:	A	PRODUCEN MÁS EMPUJE QUE LAS PALAS QUE ASCIENDEN	SON MÁS PESADAS QUE LAS PALAS QUE ASCIENDEN	LAS HÉLICES TIENEN PALAS DE DIFERENTES PESOS	LAS PALAS QUE ASCIENDEN CREAN MÁS TORQUE EFECTIVO
80	LA MÁXIMA ALTITUD DE DENSIDAD ALA CUAL VYSE. PRODUCE 50 P.P.M DE RATA DE ASCENSO, ES:	A	TECHO DE SERVICIO CON UN MOTOR	TECHO ABSOLUTO CON UN MOTOR	TECHO DE SERVICIO DEL MOTOR CRÍTICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
81	LA HÉLICE EN MOLINO CAUSARÁ RESISTENCIA PARÁSITA.	A	VERDADERO	FALSO		
82	LA DEFLECCIÓN DE LAS SUPERFICIES DE CONTROL, CAUSARÁ RESISTENCIA INDUCIDA:	B	VERDADERO	FALSO		
83	NO SE DEBE VOLAR POR DEBAJO DE VMC. EXCEPTO PARA POSARSE EN TIERRA	A	VERDADERO	FALSO		
84	LA VMC. PUEDE SER INFERIOR A LA VELOCIDAD DE STALL (PERDIDA).	B	VERDADERO	FALSO		
85	EN CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES, SE PUEDE DESPEGAR BAJO LA VMC.	B	VERDADERO	FALSO		
86	UNA PISTA CON GRADIENTE ASCENDENTE, AUMENTA LA DISTANCIA DE ATERRIZAJE Y DISMINUYE LA DISTANCIA DE DESPEGUE.	B	VERDADERO	FALSO		
87	UN DÍA CALUROSO PROVOCARÁ:	B	DISMINUCIÓN DE LA DISTANCIA DE ATERRIZAJE	DISMINUCIÓN DE LA RATA DE ASCENSO	DISMINUCIÓN DE LA DISTANCIA DE DESPEGUE	TODAS LAS ANTERIORES
88	TEMPERATURA BAJO LA STANDARD PROVOCARÁ:	B	AUMENTA LA DISTANCIA DE DESPEGUE	DISMINUYE LA DISTANCIA DE DESPEGUE	DISMINUYE LA RATA DE ASCENSO	A Y C SON CORRECTAS
89	LO QUE PRIMERO DEBE HACER UN PILOTO, AL EXPERIMENTAR UNA FALLA DE MOTOR EN UN MULTIMOTOR TERRESTRE, ES:	C	IDENTIFICAR EL MOTOR INOPERATIVO	EM BANDERAR LA HÉLICE DEL MOTOR INOPERATIVO	MANTENER EL CONTROL DE LA AERONAVE	APLICAR POTENCIA MÁXIMA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
90	LA PRIMERA REACCIÓN DURANTE UNA FALLA DE MOTOR EN MULTIMOTORES TERRESTRES, ES UN PRONUNCIADO MOVIMIENTO DE GUIÑADA HACIA EL MOTOR -----?-----	B	OPERATIVO	INOPERATIVO		
91	EN MULTIMOTORES TERRESTRES, PARA VERIFICAR QUE EL MOTOR INOPERATIVO HA SIDO IDENTIFICADO CORRECTAMENTE; EL PILOTO DEBE COLOCAR LA PALANCA DE CONTROL DE MEZCLA EN LA POSICIÓN CUT-OFF.	B	VERDADERO	FALSO		
92	EN UN MULTIMOTOR TERRESTRE, SI SE EXPERIMENTA UNA FALLA DE MOTOR EN LA CARRERA DE DESPEGUE POR DEBAJO DE LA VMCA. EL PILOTO DEBE:	D	ACCELERAR LA AERONAVE HASTA VXSE. Y CONTINUAR EL DESPEGUE	COLOCAR AMBAS PALANCAS DE CONTROL DE MEZCLA, EN CUT-OFF Y APLICAR FULL FLAPS PARA OBTENER FRENO AERODINÁMICO	EMBANDERAR AMBAS HÉLICES Y APLICAR LOS FRENOS, SI ES NECESARIO	ABORTAR EL DESPEGUE, CERRANDO LOS ACELERADORES Y APLICAR LOS FRENOS A REQUERIMIENTO
93	EN MULTIMOTORES TERRESTRES, CUANDO UN MOTOR ESTÁ INOPERATIVO EN VUELO ¿QUE CONTROL AERODINÁMICO PRIMARIO SE DEBE UTILIZAR PARA CONTRARRESTAR EL EFECTO YAW?	C	PEDAL IZQUIERDO O DERECHO	ALERÓN (COMPENSADOR)	TIMÓN DE DIRECCIÓN (COMPENSADOR)	ELEVADOR (COMPENSADOR)
94	EN LOS MULTIMOTORES TERRESTRES, DURANTE LA APROXIMACIÓN CON UN MOTOR INOPERATIVO SE DEBE MANTENER UNA VELOCIDAD MAS ALTA QUE LA DE UNA APROXIMACIÓN NORMAL:	B	VERDADERO	FALSO		
95	EN LO MULTIMOTORES TERRESTRES, CON UNA FALLA DE MOTOR DURANTE EL ASCENSO; EL USO DE VXSE. NOS PRODUCIRÁ LA MAYOR RATA DE ASCENSO.	B	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
96	EN AVIONES MULTIMOTORES TERRESTRES: DURANTE LA APROXIMACIÓN CON UN MOTOR INOPERATIVO, NO SE DEBE USAR LOS FLAPS HASTA QUE LA PISTA ESTÉ SEGURA:	A	VERDADERO	FALSO		
97	LAS DOS FASES MÁS CRÍTICAS DE VUELO, EN UNA AERONAVE MULTIMOTOR TERRESTRE; SON:	D	DESPEGUES Y ATERRIZAJES.	ASCENSOS Y ATERRIZAJES.	APROXIMACIÓN Y ASCENSOS.	DESPEGUES Y ASCENSOS INICIAL
98	SÍ UNA AERONAVE, MIENTRAS EFECTÚA UN VUELO A LA ALTITUD DE TECHO DE SERVICIO Y OCURRIERA UNA FALLA DE MOTOR:	A	DEBE DESCENDER HASTA EL TECHO DE SERVICIO CON UN MOTOR INOPERATIVO	SE DEBE MANTENER CON UN SOLO MOTOR A ESA MISMA ALTITUD	DEBE DESCENDER HASTA EL TECHO ABSOLUTO CON UN MOTOR INOPERATIVO	NINGUNA DE LAS RESPUESTAS ES CORRECTA
99	SÍ UN MOTOR, ESTÁ PRODUCIENDO SOLAMENTE POTENCIA PARCIAL: USTED ASUMIRÍA QUE ÉSE MOTOR FALLÓ, Y PROCEDERÍA A CORTARLO.	B	VERDADERO.	FALSO.		
100	LA LÍNEA DE REFERENCIA O " DATUM LINE " ES UN PUNTO ARBITRARIO ELEGIDO PARA LOS CÁLCULOS DE MOMENTOS. LOS MOMENTOS POSITIVOS SERÁN LOS UBICADOS:	B	DELANTE DE LA LÍNEA DE REFERENCIA	DETRÁS DE LA LÍNEA DE REFERENCIA	SOBRE LA LÍNEA DE REFERENCIA	DEBAJO DE LA LÍNEA DE REFERENCIA
101	LA VMCG ES LA VELOCIDAD MÁXIMA DE CONTROL EN TIERRA	B	VERDADERO.	FALSO.		
102	LA V2 ES NOTIFICADA DURANTE EL VUELO	B	VERDADERO.	FALSO.		
103	VCLEAN ES CUANDO LA AERONAVE DEBE DE TENER RETRAÍDO LOS FLAPS Y TREN DE ATERRIZAJE	A	VERDADERO.	FALSO.		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
104	ES IMPERATIVO APLICAR PEDAL CONTRARIO LUEGO DE UNA PERDIDA TOTAL DE UN MOTOR	A	VERDADERO.	FALSO.		
105	AL NO POSEER POTENCIA POR PARTE DE UNO DE LOS MOTORES DURANTE EL DESPEGUE LA VELOCIDAD DEBERÁ SER LLEVADA A LA BLUE LINE	A	VERDADERO.	FALSO.		
106	UNA AERONAVE KING 200 NECESITA HABILITACION MULTIMOTORES	B	VERDADERO.	FALSO.		
107	UNA AERONAVE CON UN SOLO MOTOR OPERATIVO PUEDE MANTENER EL VUELO	A	VERDADERO.	FALSO.		
108	POR CADA MIL PIES DE CAMBIO SE PERDERÁ O AUMENTARÁ 1 PULGADA DE MERCURIO EN PRESIÓN DE MANIFOLD	A	VERDADERO.	FALSO.		
109	LA VA ES LA VELOCIDAD DE ATERRIZAJE	B	VERDADERO.	FALSO.		
110	UNA AERONAVE CON MOTORES ANTI ROTATORIOS TENDRÁ MOTOR CRITICO	B	VERDADERO.	FALSO.		
111	EL MOTOS CRITICO ES CUANDO LOS MOTORES ALCANZAN SU MÁXIMA CAPACIDAD	B	VERDADERO.	FALSO.		
112	UN MOTOR SIN EMBANDERAR GENERA RESISTENCIA PARASITA	B	VERDADERO.	FALSO.		
113	UNA AERONAVE MULTIMOTOR POSEE UN SOLO ALTERNADOR	B	VERDADERO.	FALSO.		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
114	ES DE CARÁCTER OBLIGATORIO VOLAR CON COPILOTO EN UNA AERONAVE MULTIMOTOR	B	VERDADERO.	FALSO.		
115	UNA AERONAVE MULTIMOTOR DEBE POSEER INSTRUMENTOS REDUNDANTES PARA PILOTO Y COPILOTO	A	VERDADERO.	FALSO.		
116	ANTES DE CADA VUELO SE DEBE CALCULAR EL PERFORMANCE DE LA AERONAVE	A	VERDADERO.	FALSO.		
117	LA VMC ES LA VELOCIDAD MÍNIMA DE CONTROL EN TIERRA	B	VERDADERO.	FALSO.		
118	UNA AERONAVE CUYAS HÉLICES GIRAN A LA DERECHA POSEERÁ UN MOTOR CRITICO	A	VERDADERO.	FALSO.		
119	ES POSIBLE DETENER O ABORTAR EL DESPEGUE LUEGO DE SER ALCANZADA LA V1	B	VERDADERO.	FALSO.		
120	LA VR ES LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN	A	VERDADERO.	FALSO.		
121	SE DEBE DE ESTAR ATENTO A TODOS LOS PARÁMETROS DE LA AERONAVE DURANTE UN VUELO	A	VERDADERO.	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 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 COMPAÑÍA 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			