



Lista de Preguntas

Publicación ANAC Piloto Privado de Avion Septiembre 2014 :: Piloto Privado de avion

Publicación de Preguntas Resolución N° 306/2014

Las siguientes preguntas con sus respuestas corresponden al programa de instrucción reconocida del curso teórico de Piloto Privado. RAAC 61.105

Conocimientos aeronáuticos El cuestionario formara parte de la evaluación de los exámenes de idoneidad. Se informa a los usuarios que estos cuestionarios serán ampliados o modificados de forma periódica.

1	S	1							
¿Cuáles son los sistemas de control de vuelo primarios, esenciales para el control del avión?									
1	*	1							
a) Elevador - Alerón - Timón de Dirección									
2		2							
b) Elevador - Flaps - Aletas Compensadoras									
3		3							
c) Timón - Flaps - Elevador									

2	S	1							
¿Cuántas horas de vuelo como piloto al mando debe completar un Piloto Privado de Avión, a partir que obtuvo su licencia, para estar facultado para transportar pasajeros?									
1		1							
A. 15 Hs.									
2		2							
B. 20 Hs.									
3	*	3							
C. 25 Hs.									

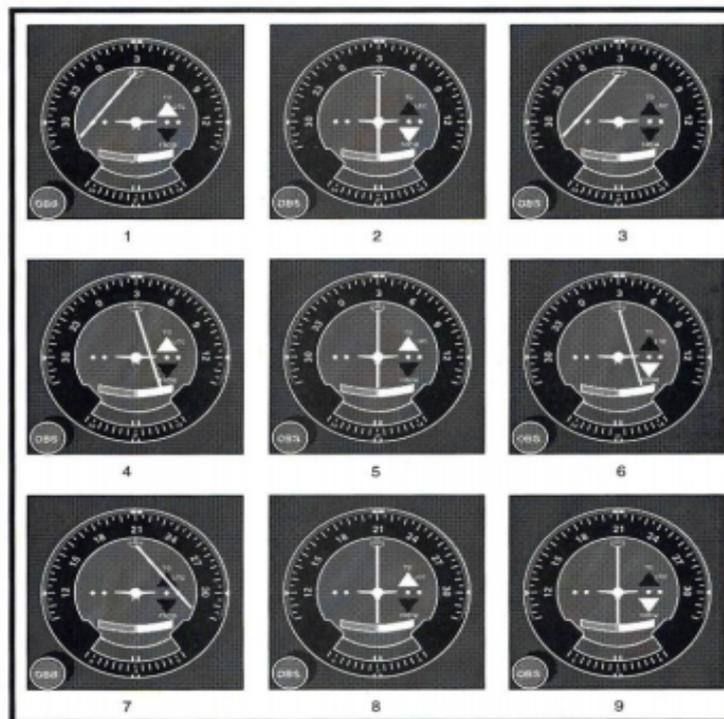
3	S	1							
¿Pasados cuantos días sin actividad de vuelo, un Piloto Privado de Avión, debe ser readaptado por un Instructor?									
1	*	1							
A. 30									
2		2							
B. 45									
3		3							
C. 60									

4	S	1							
(Figura 29, ilustración 1) El receptor VOR tiene la indicación que se muestra. ¿Cuál es la posición relativa del avión respecto a la estación transmisora?									





Figura 29. VOR.



1		1			
a) Norte.					
2		2			
b) Este.					
3	*	3			
c) Sur.					

5	S	1					
001- En el Ciclo OTTO la combustion se realiza a:							
1	*	1					
a) volumen constante.							
2		2					
b) presion constante.							
3		3					
c) volumen y presion constantes.							

6	S	1					
004- Una manera de detectar una falla en el corte de magnetos es:							
1	*	1					
a) poner en ralenti el motor y cortar momentáneamente la ignición.							
2		2					
b) llevar el motor a máxima potencia, mientras se aplican los frenos, y apagar momentáneamente la ignición.							
3		3					
c) hacer funcionar un magneto, empobrecer la mezcla y obtener un aumento en la presión del múltiple de admisión del motor.							

7	S	1					
006-Si se desconecta el cable a masa ubicado entre el magneto y el interruptor de la ignición, el motor:							
1		1					
a) no operara con un solo magneto.							
2		2					
b) no se puede poner en marcha con el interruptor en la posición BOTH.							
3	*	3					
c) podría ponerse en marcha accidentalmente si la hélice es movida habiendo combustible en el cilindro.							

8	S	1					
---	---	---	--	--	--	--	--





007- ¿Que indica el numero de octanos de un combustible?			
1	*	1	
a) calidad antidetonante.			
2		2	
b) calidad de la mezcla aire combustible.			
3		3	
c) ninguna de las respuestas anteriores es correcta.			

9	S	1					
009- Es más probable que se empasten las bujías si:							
1	*	1					
a) Si la aeronave gana altitud sin un ajuste de mezcla.							
2		2					
b) la aeronave desciende de altitud sin un ajuste de mezcla.							
3		3					
c) se mueve el acelerador de la aeronave de manera abrupta.							

10	S	1					
010- El piloto controla la relación aire/combustible con:							
1		1					
a) el acelerador.							
2		2					
b) la presión del múltiple (manifold).							
3	*	3					
c) el control de la mezcla.							

11	S	1					
012- Ajustar el control de la mezcla:							
1	*	1					
a) impide que la relación aire/combustible se enriquezca demasiado a grandes altitudes.							
2		2					
b) regula la cantidad de flujo de aire a través del venturi del carburador.							
3		3					
c) impide que la combinación aire/combustible se empobrezca a medida que el avión asciende.							

12	S	1					
014- ¿Que sucederá si a medida que se incrementa la altitud de vuelo no se realiza el empobrecimiento en el control de la mezcla?							
1		1					
a) tanto el volumen del aire que ingresa al carburador como la cantidad de combustible disminuirán.							
2		2					
b) la densidad del aire que ingresa al carburador disminuirá y la cantidad de combustible se incrementará.							
3	*	3					
c) la densidad del aire que ingresa al carburador disminuirá y la cantidad de combustible permanecerá constante.							

13	S	1					
015- A menos que sea regulada, la mezcla aire/combustible se enriquece cuando se incrementa la altitud debido a que la cantidad de combustible:							
1		1					
a) disminuye a medida que el volumen de aire disminuye.							
2		2					
b) permanece constante mientras que el volumen de aire disminuye.							
3	*	3					
c) permanece constante mientras que la densidad del aire disminuye.							

14	S	1					
016- El propósito principal de regular el control de la mezcla aire/combustible en altitud es:							
1	*	1					
a) reducir el flujo de combustible para compensar la menor densidad del aire.							
2		2					
b) reducir la cantidad de combustible en la mezcla a fin de compensar la mayor densidad del aire.							
3		3					
c) incrementar la cantidad de combustible en la mezcla a fin de compensar la menor presión y densidad del aire.							

15	S	1					
018- Dejar encendido el aire caliente al carburador mientras se realiza el despegue:							
1		1					
a) empobrece la mezcla para más potencia en el despegue.							
2		2					
b) reduce la distancia de despegue.							
3	*	3					
c) incrementa la carrera de despegue.							





16	S	1							
019- ¿Cual de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto al efecto causado por aplicar aire caliente al carburador?									
1	*	1							
a) enriquece la mezcla aire/combustible.									
2		2							
b) empobrece la mezcla aire/combustible.									
3		3							
c) no tiene efecto alguno sobre la mezcla aire/combustible.									
17	S	1							
020- Aplicar aire caliente al carburador:									
1		1							
a) no afecta a la mezcla.									
2		2							
b) empobrece la mezcla aire/combustible.									
3	*	3							
c) enriquece la mezcla aire/combustible.									
18	S	1							
022- La detonación puede producirse por:									
1		1							
a) una mezcla de combustible rica.									
2		2							
b) temperaturas bajas del motor.									
3	*	3							
c) el uso de combustible de menor grado que el recomendado.									
19	S	1							
023- El encendido no controlado de la mezcla aire/combustible, antes de la ignición normal de la chispa, se conoce como:									
1		1							
a) combustión instantánea.									
2		2							
b) detonación.									
3	*	3							
c) pre-ignición.									
20	S	1							
025- Para lograr el enfriamiento interno, los motores recíprocos de una aeronave dependen especialmente de:									
1		1							
a) un aumentador de aleta de ventilación (cowl flap) que funcione adecuadamente.									
2	*	2							
b) la circulación del aceite lubricante.									
3		3							
c) la adecuada relación de producción freón/compresor.									
21	S	1							
027- Una indicación de temperatura de aceite de motor anormalmente alta puede tener su origen en:									
1		1							
a) un rodaje defectuoso.									
2	*	2							
b) un nivel de aceite demasiado bajo.									
3		3							
c) operar con una mezcla excesivamente rica.									
22	S	1							
030- La eficiencia de la hélice es:									
1	*	1							
a) la proporción entre caballos de fuerza de empuje y caballos de fuerza al freno.									
2		2							
b) la distancia real que avanza una hélice en una revolución.									
3		3							
c) la proporción entre paso geométrico y paso efectivo.									
23	S	1							
037- Durante un prevuelo en clima frío, se debe poner especial atención a las líneas del respiradero del carter debido a que son susceptibles a obstruirse por:									
1		1							
a) congelamiento de aceite proveniente de la carcasa del cigüeñal.									
2		2							
b) humedad proveniente del aire de fuera que se ha congelado.									
3	*	3							





c) hielo proveniente de los vapores del interior del carter, que se han condensado y congelado en consecuencia.

24	S	1							
038- ¿Como se debería precalentar un avión durante operaciones de clima frío?									
1	*	1							
a) se debe precalentar el área de cabina así como el motor.									
2		2							
b) no se debe precalentar el área de cabina con calentadores portátiles.									
3		3							
c) se debe inyectar aire caliente directamente al motor a través de la toma de admisión									

25	S	1							
039- ¿En que condición del vuelo el efecto del torque producido por la hélice afecta la performance del avión mono motor?									
1		1							
a) alta velocidad, gran ángulo de ataque.									
2	*	2							
b) poca velocidad, alta potencia, gran ángulo de ataque.									
3		3							
c) poca velocidad, poca potencia, poco ángulo de ataque.									

26	S	1							
040- La mezcla que va a los cilindros entra:									
1		1							
a) presión provocada por la fuerza ejercida en el interior de los cilindros.									
2		2							
b) con una depresión que provocan los pistones al subir.									
3	*	3							
c) por succión cuando los pistones bajan.									

27	S	1							
041- Durante la compresión, ¿que relación hay entre presión, temperatura y volumen?:									
1	*	1							
a) la presión y temperatura aumentan, el volumen disminuye.									
2		2							
b) la presión, temperatura y volumen aumentan.									
3		3							
c) la presión y temperatura no varían, si el volumen.									

28	S	1							
042- La presión máxima dentro del cilindro se produce después de la:									
1		1							
a) compresión.									
2	*	2							
b) combustión									
3		3							
c) expansión.									

29	S	1							
043- Durante la expansión, el ciclo entrega:									
1		1							
a) calor.									
2	*	2							
b) trabajo.									
3		3							
c) volumen.									

30	S	1							
1.- ¿Cuál es el procedimiento correcto para la salida de patrón de tráfico que se debe utilizar en un aeropuerto no controlado?									
1		1							
a) Partir en cualquier dirección, considerando la seguridad luego de cruzar los límites del aeropuerto.									
2	*	2							
b) Realizar todos los virajes hacia la izquierda.									
3		3							
c) Cumplir cualquier patrón de tráfico establecido con respecto a cualquier aeropuerto.									

31	S	1							
1.- ¿Qué elementos se incluyen en el peso vacío de una aeronave?									
1	*	1							
a) Combustible no utilizable y aceite que no se puede drenar.									
2		2							
b) Sólo la célula, la planta de poder y el equipo opcional.									

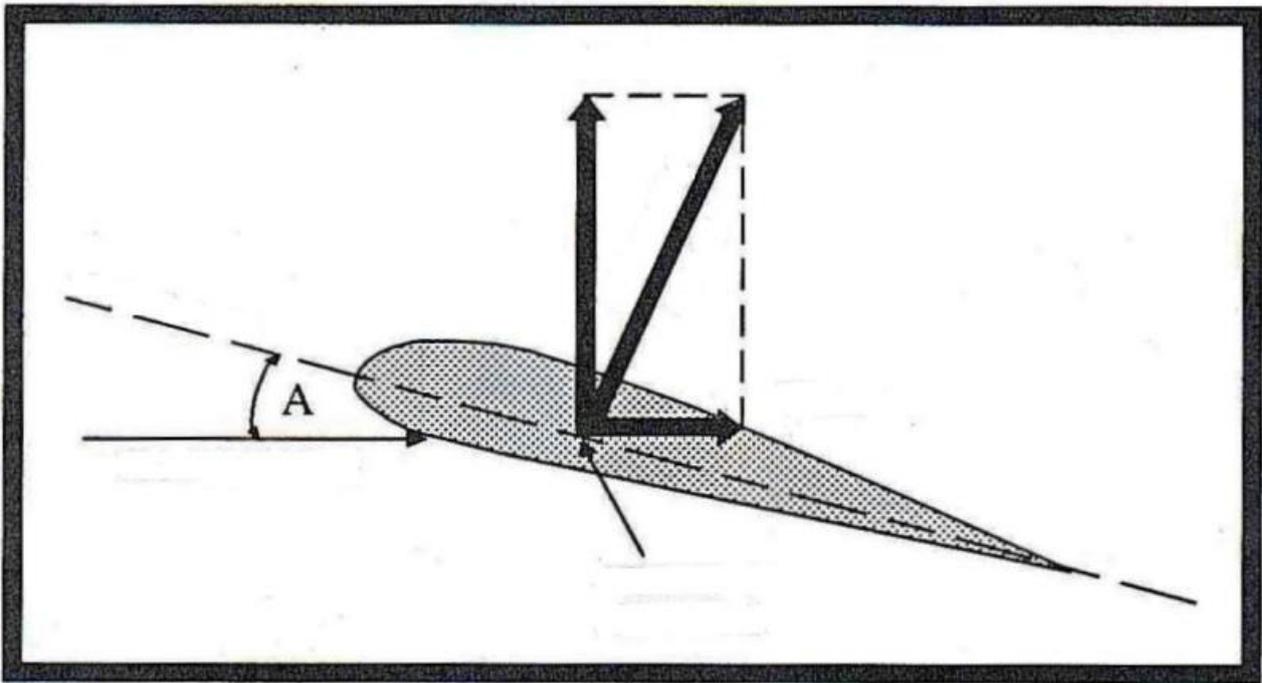




3		3	
c) Tanques de combustible y aceite de motor llenos en su totalidad.			

32	S	1					
1.- ¿Qué instrumentos quedarán inoperativos si se bloquea el tubo pitot?							
1		1					
a) Altimetro.							
2		2					
b) Variómetro.							
3	*	3					
c) Velocímetro.							

33	S	1					
1.- (Referirse a la Figura) Al ángulo "A" mostrado en la figura se lo denomina:							



1		1					
a) Incidencia							
2	*	2					
b) Ataque.							
3		3					
c) Diedro.							

34	S	1					
1.- La definición de tiempo nocturno es:							
1		1					
a) De puesta del sol a la salida del sol.							
2		2					
b) 1.5 horas después de la puesta del sol hasta 1.5 horas antes de la salida del sol.							
3	*	3					
c) El tiempo entre el final del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino.							

35	S	1					
1.- La fuente principal generadora de cambios atmosféricos es:							
1		1					
a) Las mareas.							
2	*	2					
b) El Sol.							
3		3					
c) El calentamiento de la tierra.							

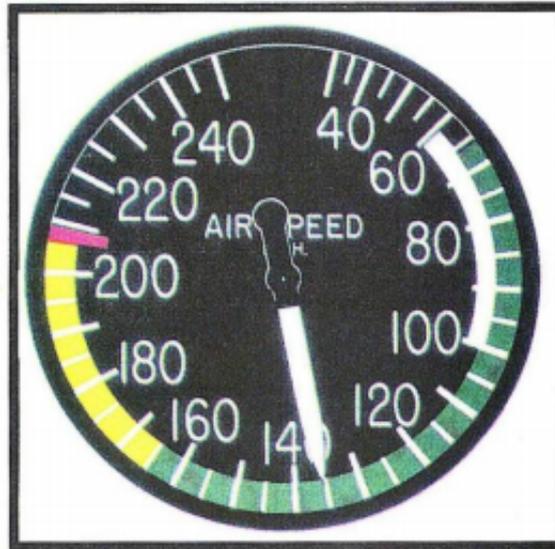
36	S	1					
1.- La navegación estimada es la que:							
1		1					





11.- ¿Cuál es el rango de velocidades para volar con máximo flaps extendido ?

Figura 4. Indicador de velocidad



1	*	1							
a) 60 a 100 MPH.									
2		2							
b) 60 a 208 MPH									
3		3							
c) 208 MPH.									

45	S	1							
11.- ¿Cuál condición de viento sería la más crítica al rodar un avión equipado con alas altas y rueda de nariz?									
1	*	1							
a) Viento de cola parcialmente cruzado.									
2		2							
b) Viento cruzado directo.									
3		3							
c) Viento de frente, parcialmente cruzado.									

46	S	1							
11.- ¿Qué efecto tiene una disminución de la densidad del aire sobre la performance de una aeronave?									
1		1							
a) Aumenta la performance del motor.									
2	*	2							
b) Reduce la performance del ascenso.									
3		3							
c) Aumenta la performance de despegue.									

47	S	1							
11.- La cantidad de humedad que el aire puede contener depende de:									
1		1							
a) El punto de rocío.									
2	*	2							
b) La temperatura de aire.									
3		3							
c) La estabilidad del aire.									

48	S	1							
11.- Se dice que un avión es estable cuando:									
1		1							
a) Le es difícil entrar en pérdida (stall).									
2	*	2							
b) Requiere poco esfuerzo para controlarlo.									
3		3							





c) No entra en tirabuzón (spin).

49 S 1

11.- Si se mantiene una GS de 130 nudos, ¿qué distancia se recorre en 1 h 30 min?

1 1

a) 206 millas náuticas.

2 *

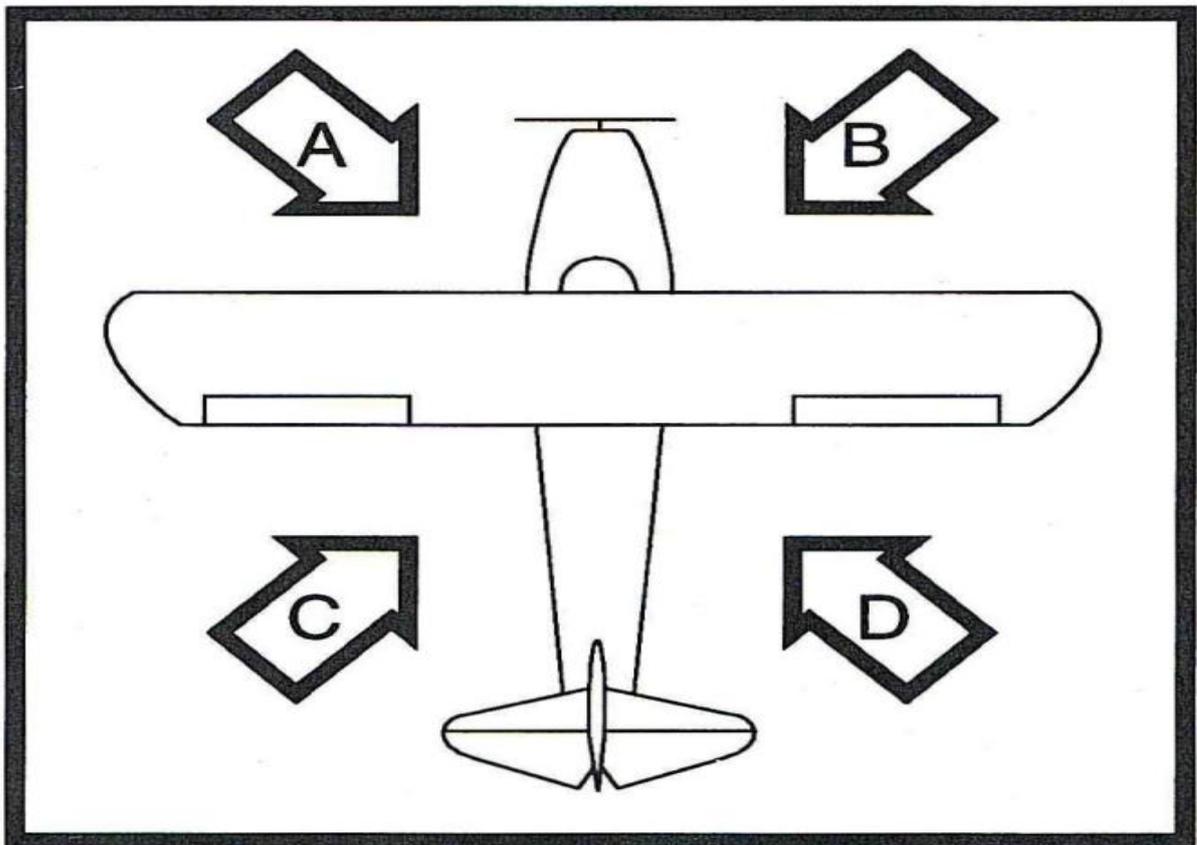
b) 195 millas náuticas.

3 3

c) 195 KM.

50 S 1

12.- ¿Cómo se deberían mantener los controles de vuelo al rodar un avión equipado con un tren de aterrizaje triciclo, con viento de frente, parcialmente cruzado, de la izquierda?



1 *

a) Alerón izquierdo arriba, elevador neutral.

2 2

b) Alerón izquierdo abajo, elevador neutral.

3 3

c) Alerón izquierdo arriba, elevador abajo.

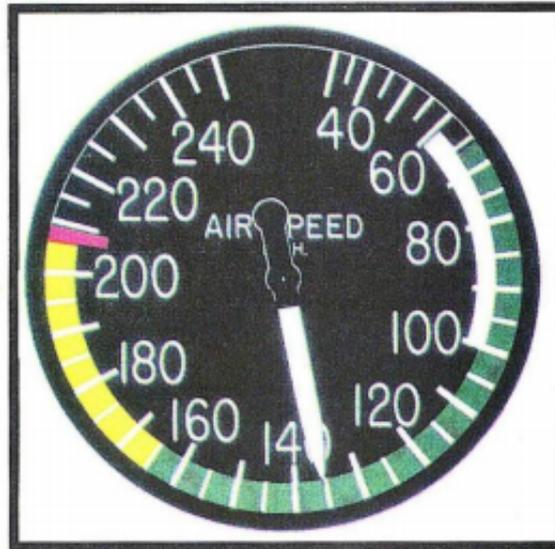
51 S 1

12.- La máxima velocidad a la cual el avión puede volar en aire calmo es:





Figura 4. Indicador de velocidad



1		1							
a) 100 MPH.									
2		2							
b) 165 MPH.									
3	*	3							
c) 208 MPH.									

52	S	1							
12.- ¿Qué determina la estabilidad longitudinal de un avión?									
1	*	1							
a) La ubicación del CG (centro de gravedad) con respecto al centro de presión.									
2		2							
b) La efectividad del estabilizador horizontal.									
3		3							
c) La relación entre tracción y sustentación con el peso y la resistencia.									

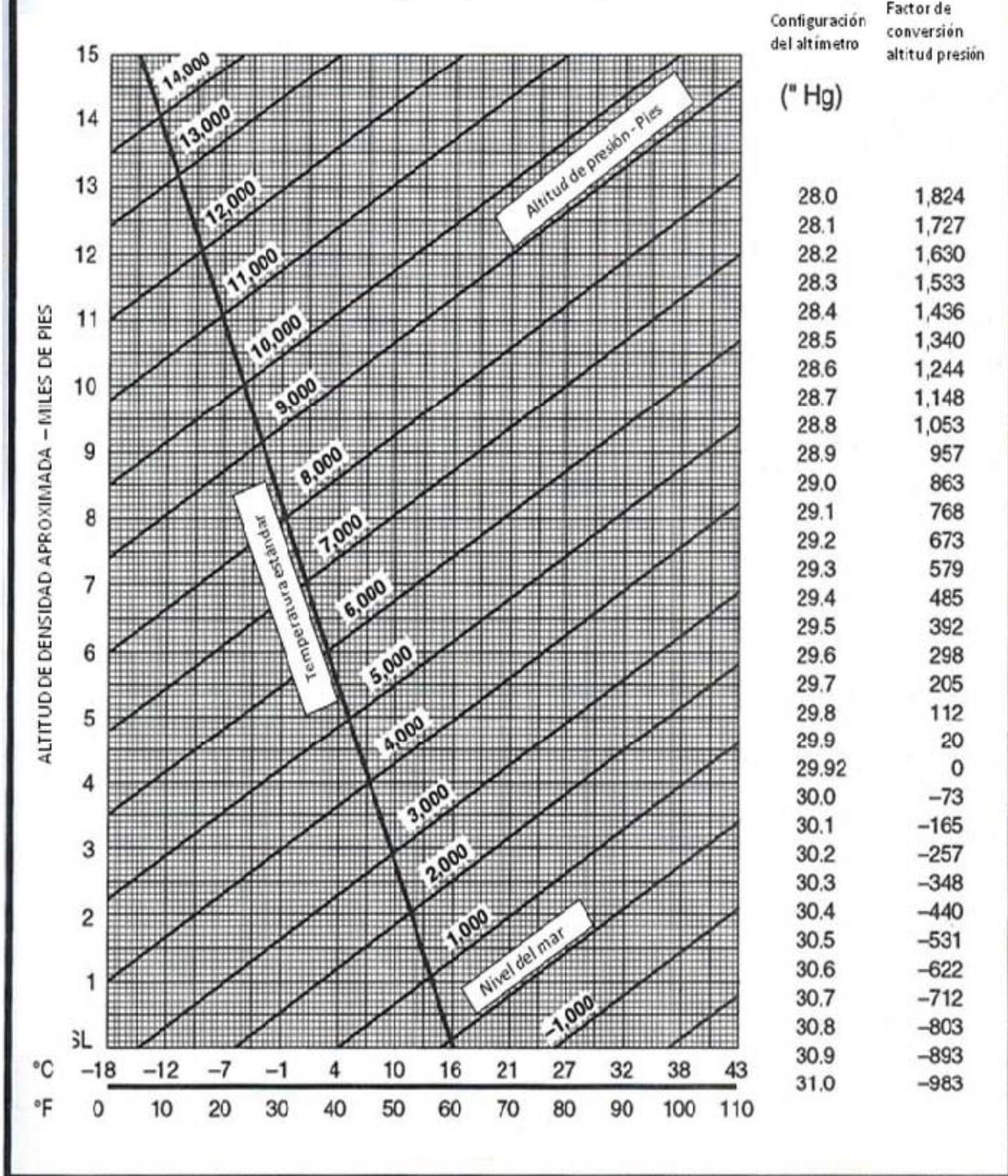
53	S	1							
12.- ¿Quién es responsable de determinar si una aeronave se encuentra en condiciones seguras de vuelo?									
1		1							
a) El mecánico aeronáutico habilitado.									
2	*	2							
b) El piloto al mando.									
3		3							
c) El propietario o el operador de la misma.									

54	S	1							
12.- (Refiérase a la Figura 8) ¿Cuál es el efecto de un aumento de la temperatura de 25 a 50° F en la altitud de densidad si la altitud de presión permanece en 5000 pies?									





TABLA de altitud densidad (Density altitude chart)



1	1		
	a)	Aumento de 1200 pies.	
2	2		
	b)	Aumento de 1400 pies.	
3	*	3	





c) Aumento de 1650 pies.

55 S 1

12.- Las nubes, la niebla y el rocío siempre se forman cuando:

1 * 1

a) El vapor de agua se condensa.

2 2

b) Cuando el vapor de agua está presente.

3 3

c) Cuando la humedad relativa alcanza el 100%.

56 S 1

12.- Si la GS se mantiene en 83 nudos, ¿qué distancia se recorrerá en 1 h 45 min de vuelo?

1 1

a) 152 millas náuticas.

2 * 2

b) 145 millas náuticas.

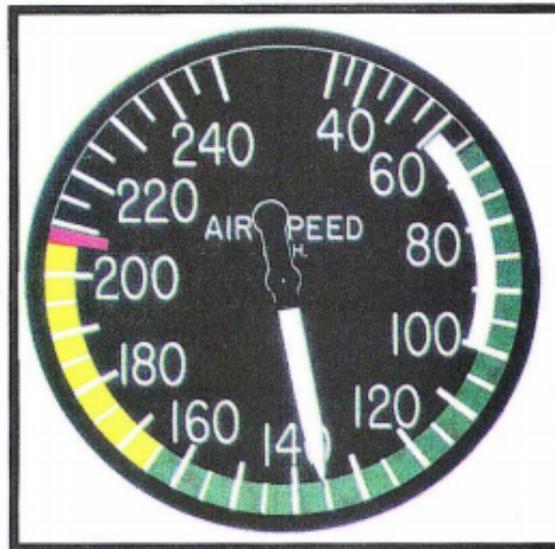
3 3

c) 145 millas terrestres.

57 S 1

13.- ¿Cuál es la máxima velocidad para extender el flaps?

Figura 4. Indicador de velocidad



1 1

a) 65 MPH.

2 * 2

b) 100 MPH

3 3

c) 165 MPH.

58 S 1

13.- ¿Cuál es el proceso por el cual la humedad se incorpora al aire no saturado?

1 * 1

a) Evaporación y sublimación.

2 2

b) Calor y condensación.

3 3

c) Sobresaturación y evaporación.

59 S 1

13.- ¿Qué causa en un avión (excepto los que tienen cola en T) un momento de nariz abajo (nosedown) al reducir la potencia y no ajustar los controles?

1 1

a) El CG se desplaza hacia adelante cuando la potencia y la resistencia son reducidas.





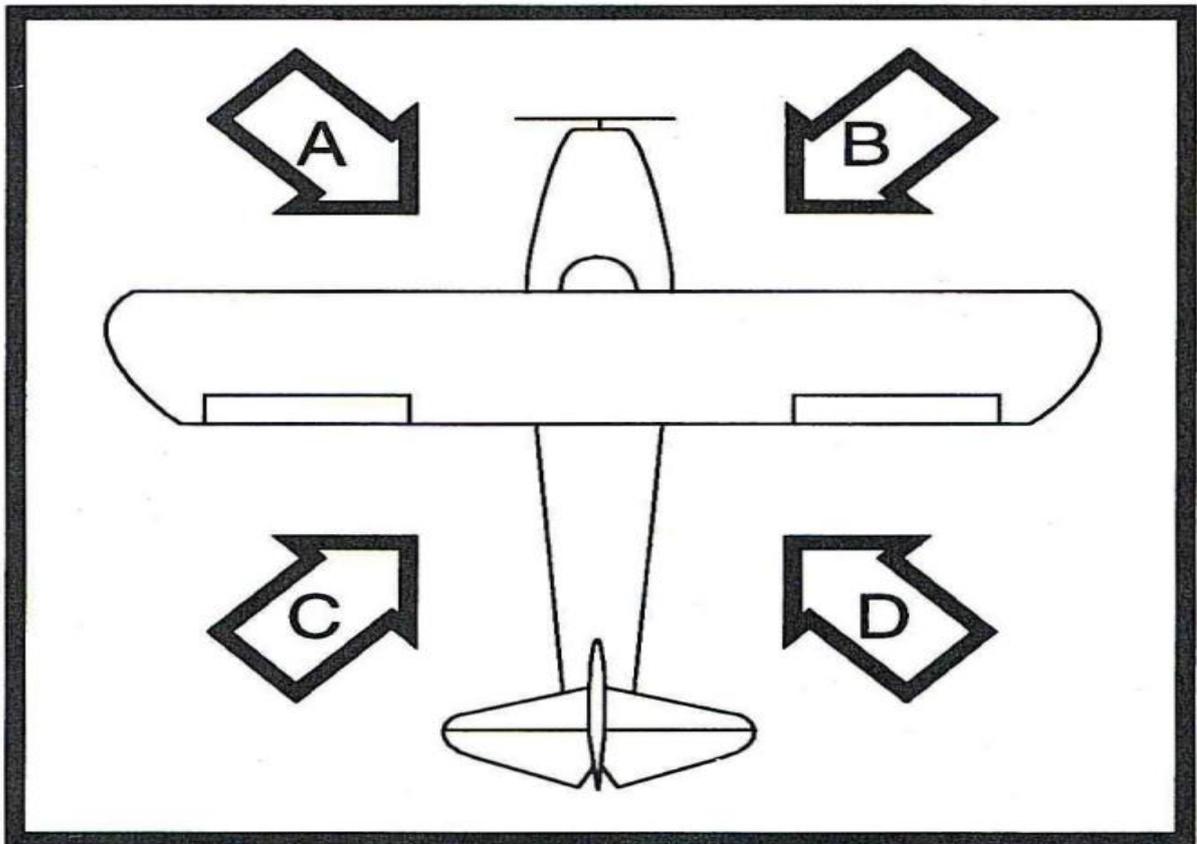
2	*	2	
b) El efecto de la corriente de aire generada por la hélice sobre el timón de profundidad es reducido y la efectividad del mismo disminuye.			
3		3	
c) Cuando la potencia es reducida menos que el peso, la sustentación también se reduce y las alas no pueden soportar el peso.			

60	S	1					
13.- ¿Qué distancia recorrerá una aeronave en 2 hs 15 min de vuelo manteniendo una velocidad terrestre de 138 nudos?							
1		1					
a) 320 millas náuticas.							
2	*	2					
b) 310 millas náuticas.							
3		3					
c) 313 millas náuticas.							

61	S	1					
13.- ¿Qué documentos deben estar en posesión del piloto o accesible en el avión mientras opera la aeronave como piloto al mando?							
1		1					
a) Licencia de piloto, certificación médica aeronáutica y certificación de horas voladas en los últimos 30 días.							
2	*	2					
b) Licencia de piloto, habilitación psicofisiológica, documento de identidad, libro de vuelo actualizado y autorización del propietario de la aeronave para actuar como comandante de la aeronave.							
3		3					
c) Licencia de piloto, habilitación psicofisiológica y certificado de propiedad de la aeronave.							

62	S	1					
13.- (Refiérase a la Figura 8) Determine la altitud de presión con una altitud indicada de 1380 pies MSL con una configuración de altímetro de 28.22 a temperatura estándar:							



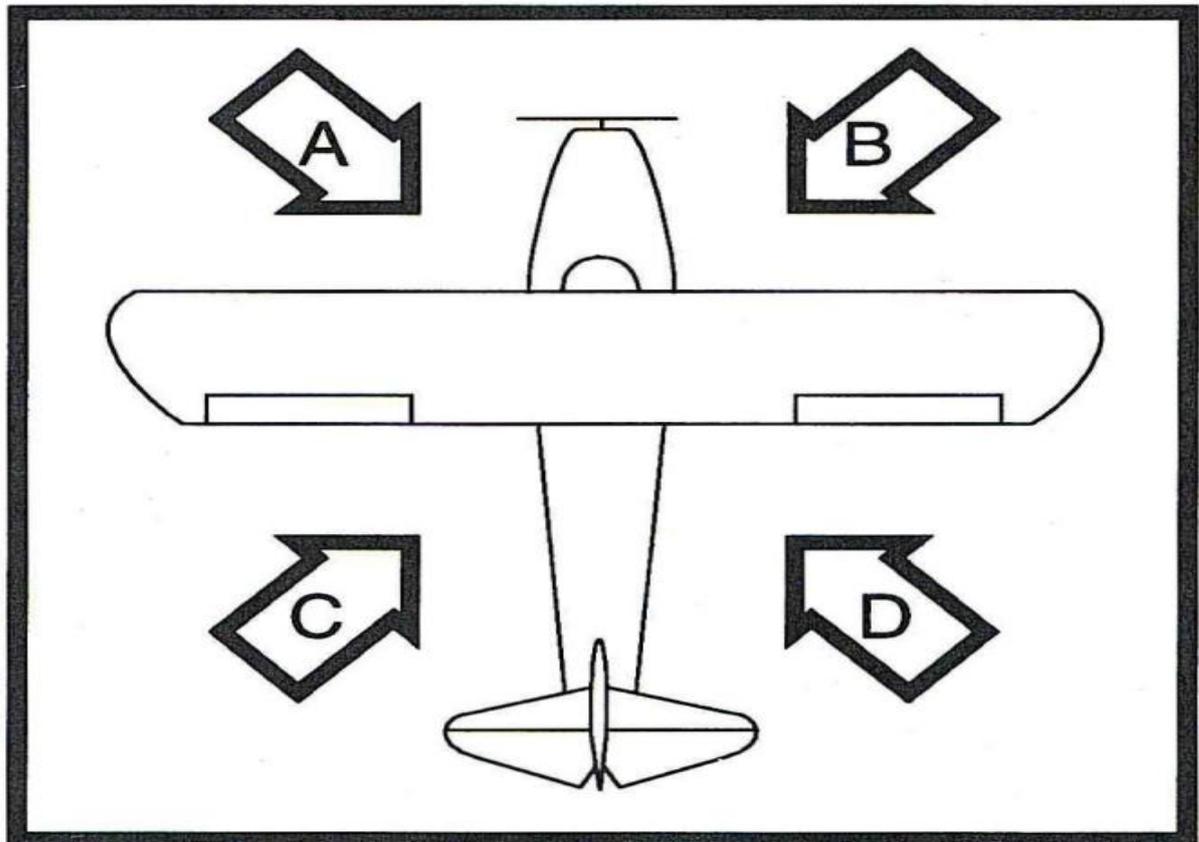


1	*	1			
a) Alerón derecho arriba, elevador arriba.					
2		2			
b) Alerón derecho abajo, elevador neutro.					
3		3			
c) Alerón derecho arriba, elevador abajo.					

64 S 1

14.- ¿Qué color identifica la velocidad normal de operación con flap?





1			1		
a) Alerón izquierdo arriba, elevador neutro.					
2			2		
b) Alerón izquierdo abajo, elevador neutro.					
3	*		3		
c) Alerón izquierdo abajo, elevador abajo.					

68	S	1					
14.- Si una masa de aire se va trasladando estará:							
1			1				
a) Desarrollando propiedades convectivas.							
2	*		2				
b) Tomando propiedades de la superficie por donde transita.							
3			3				
c) Permaneciendo en su estado original.							

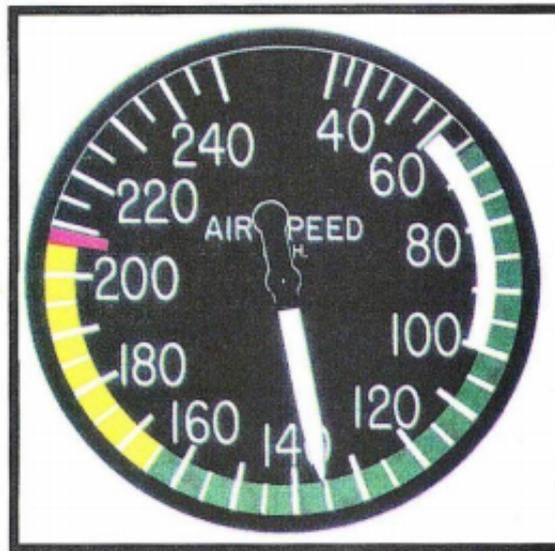
69	S	1					
14.- Un avión ha sido cargado de manera que su CG ha quedado detrás del límite trasero, lo cual causa que el mismo sea:							
1	*		1				
a) Menos estable en todas las velocidades.							
2			2				
b) Menos estable a bajas velocidades, pero más estable en altas velocidades.							
3			3				
c) Menos estable en altas velocidades, pero más estable en bajas velocidades.							

70	S	1					
15.- ¿Cuál color identifica la velocidad de pérdida sin potencia con el flaps y tren de aterrizaje en configuración de aterrizaje?							





Figura 4. Indicador de velocidad



1		1							
a) Límite superior del arco verde.									
2		2							
b) Límite superior del arco blanco.									
3	*	3							
c) Límite inferior del arco blanco.									

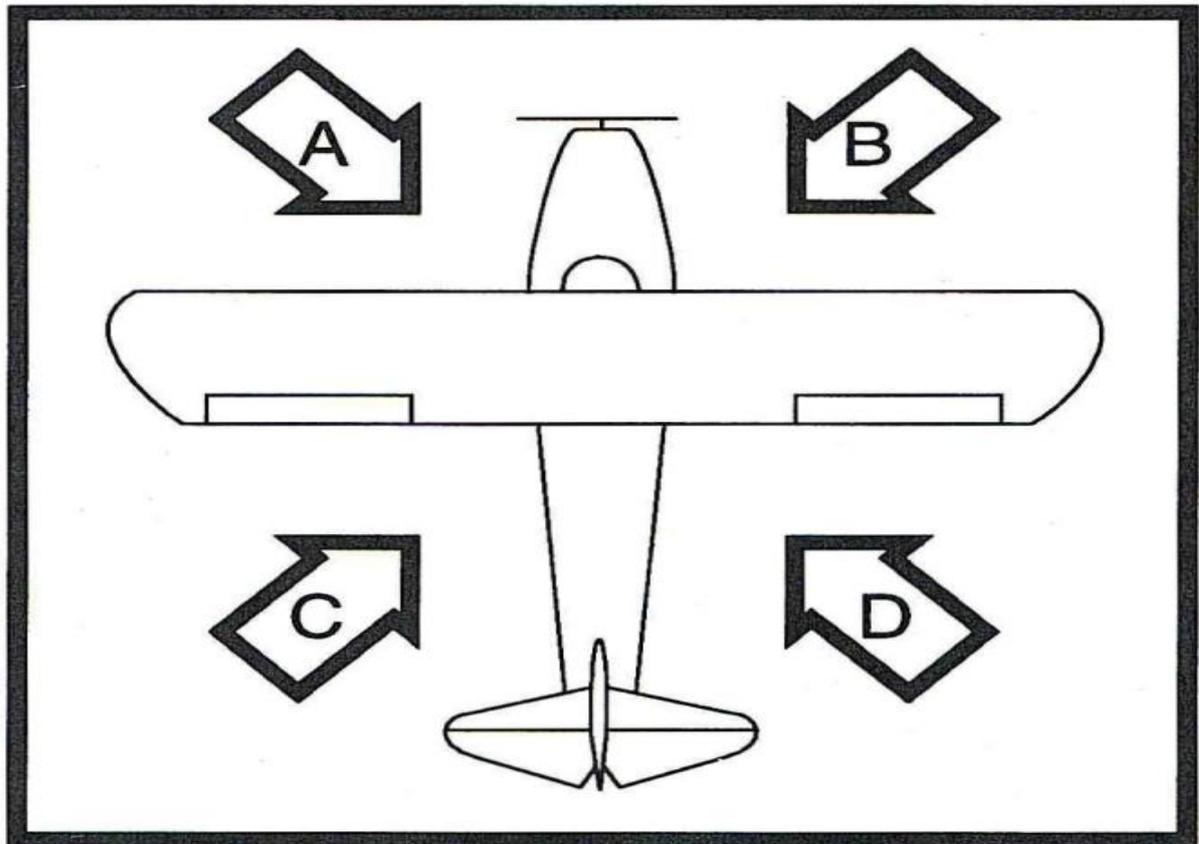
71	S	1							
15.- ¿Cuál es el combustible mínimo requerido para cumplir con un vuelo bajo reglas VFR a un destino, sin considerar un lugar de alternativa?									
1		1							
a) El suficiente para completar el vuelo a velocidad normal de crucero con condiciones adversas de viento.									
2		2							
b) El suficiente para volar hasta el punto donde se intenta aterrizar y volar después 30 minutos a velocidad normal de crucero.									
3	*	3							
c) El suficiente para volar al punto donde se intenta aterrizar más un mínimo de 45 minutos de vuelo.									

72	S	1							
15.- ¿En qué afecta a un avión los cambios del centro de presión en el ala?									
1		1							
a) La relación sustentación-resistencia.									
2		2							
b) La capacidad de sustentación.									
3	*	3							
c) El balance aerodinámico y la controlabilidad.									

73	S	1							
15.- ¿Qué efecto, si existe, produce alta humedad sobre la performance de la aeronave?									
1		1							
a) Aumenta la performance.									
2	*	2							
b) Disminuye la performance.									
3		3							
c) No tiene efecto sobre la performance.									

74	S	1							
15.- (Refiérase a la Figura 9, área C) ¿Cómo se deberían mantener los controles de vuelo al rodar un avión equipado con un tren de aterrizaje triciclo, con viento de cola, parcialmente cruzado, de la izquierda?									





1			1		
a) Alerón izquierdo arriba, elevador neutro.					
2	*		2		
b) Alerón izquierdo abajo, elevador abajo.					
3			3		
c) Alerón izquierdo arriba, elevador abajo.					

75	S	1							
15.- Cuando una masa de aire frío y caliente se encuentran:									
1			1						
a) El aire frío se posee por encima del aire caliente.									
2			2						
b) El aire caliente se mantiene por debajo del aire frío.									
3	*		3						
c) El aire frío se posee por debajo del aire caliente.									

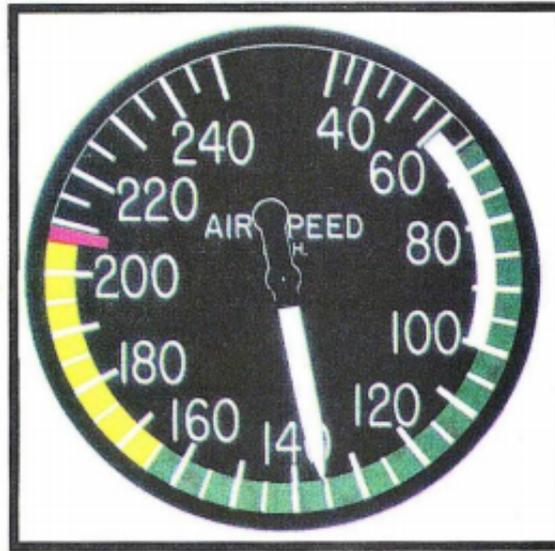
76	S	1							
15.- Dados los siguientes datos: distancia 7 millas náuticas; tiempo 4 minutos. Determinar la velocidad terrestre:									
1			1						
a) 10.5 KT.									
2			2						
b) 530 KT.									
3	*		3						
c) 105 KT.									

77	S	1							
16.- ¿Cuál es la velocidad máxima estructural de crucero?									





Figura 4. Indicador de velocidad



1		1					
			a) 100 MPH.				
2	*	2					
			b) 165 MPH.				
3		3					
			c) 208 MPH.				

78	S	1					
			16.- ¿A qué se denomina factor de carga en una aeronave?				
1	*	1					
			a) La relación entre la sustentación y el peso del avión.				
2		2					
			b) La relación entre la sustentación y la velocidad del avión.				
3		3					
			c) La relación entre el peso del avión y la potencia disponible.				

79	S	1					
			16.- ¿Qué efecto tiene la menor densidad del aire, comparado con el aire más denso, sobre la eficiencia de la hélice y por qué?				
1		1					
			a) Se aumenta la eficiencia debido a la menor fricción sobre las palas de la hélice.				
2	*	2					
			b) Se reduce la eficiencia porque la hélice ejerce menos tracción en aire menos denso que en el aire con mayor densidad.				
3		3					
			c) Se reduce la eficiencia debido a la fuerza incrementada de la hélice en aire más tenue.				

80	S	1					
			16.- Es obligatorio que la tripulación de vuelo mantenga el cinturón de seguridad y arnés de hombro colocados durante:				
1		1					
			a) Despegues y aterrizajes.				
2	*	2					
			b) Durante toda la operación de vuelo.				
3		3					
			c) El vuelo con turbulencia.				

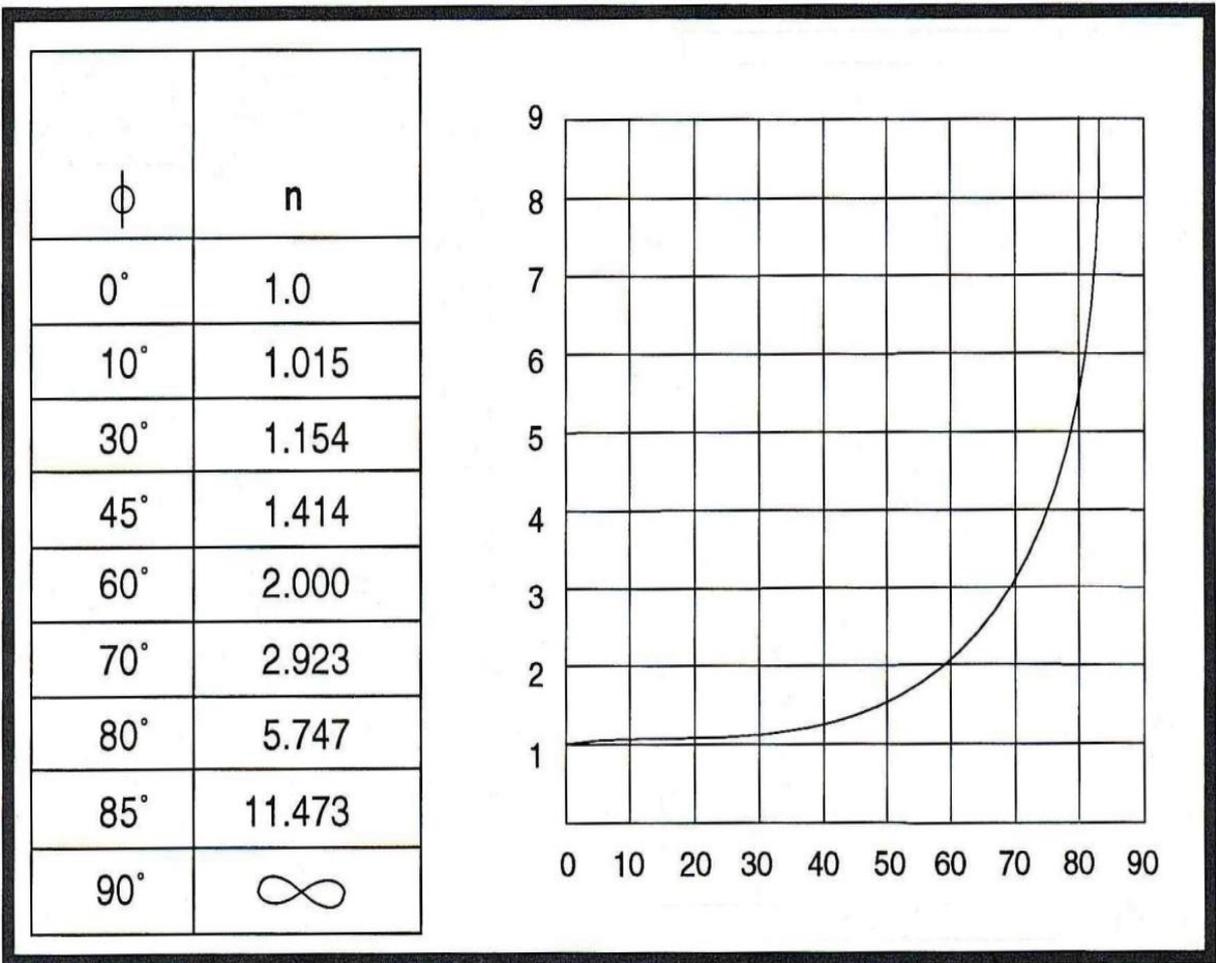
81	S	1					
			16.- Para minimizar las cargas laterales sobre el tren de aterrizaje durante el aterrizaje, el piloto debería mantener:				
1		1					
			a) La dirección de movimiento de la aeronave paralela a la pista de aterrizaje.				
2	*	2					
			b) El eje longitudinal de la aeronave paralelo a la dirección de su movimiento.				
3		3					
			c) El ala a favor del viento bajada lo suficiente para eliminar la tendencia de la aeronave a irse a la deriva.				



82	S	1					
16.- Un fenómeno meteorológico que siempre ocurre cuando se vuela través de un frente es un cambio en:							
1	*	1					
a) La dirección del viento							
2		2					
b) Tipo de precipitación							
3		3					
c) La estabilidad de las masas							

83	S	1					
17.- ¿Cuál es la limitación importante de velocidad que no está codificada con colores en el velocímetro?							
1		1					
a) Velocidad de nunca exceder.							
2		2					
b) Velocidad máxima estructural de crucero.							
3	*	3					
c) Velocidad de maniobra.							

84	S	1					
17.- (Referirse a la Figura 2) Si un avión pesa 1100 kg, ¿qué peso aproximado deberá soportar su estructura durante un viraje con 60° de inclinación mientras mantiene la altitud?							



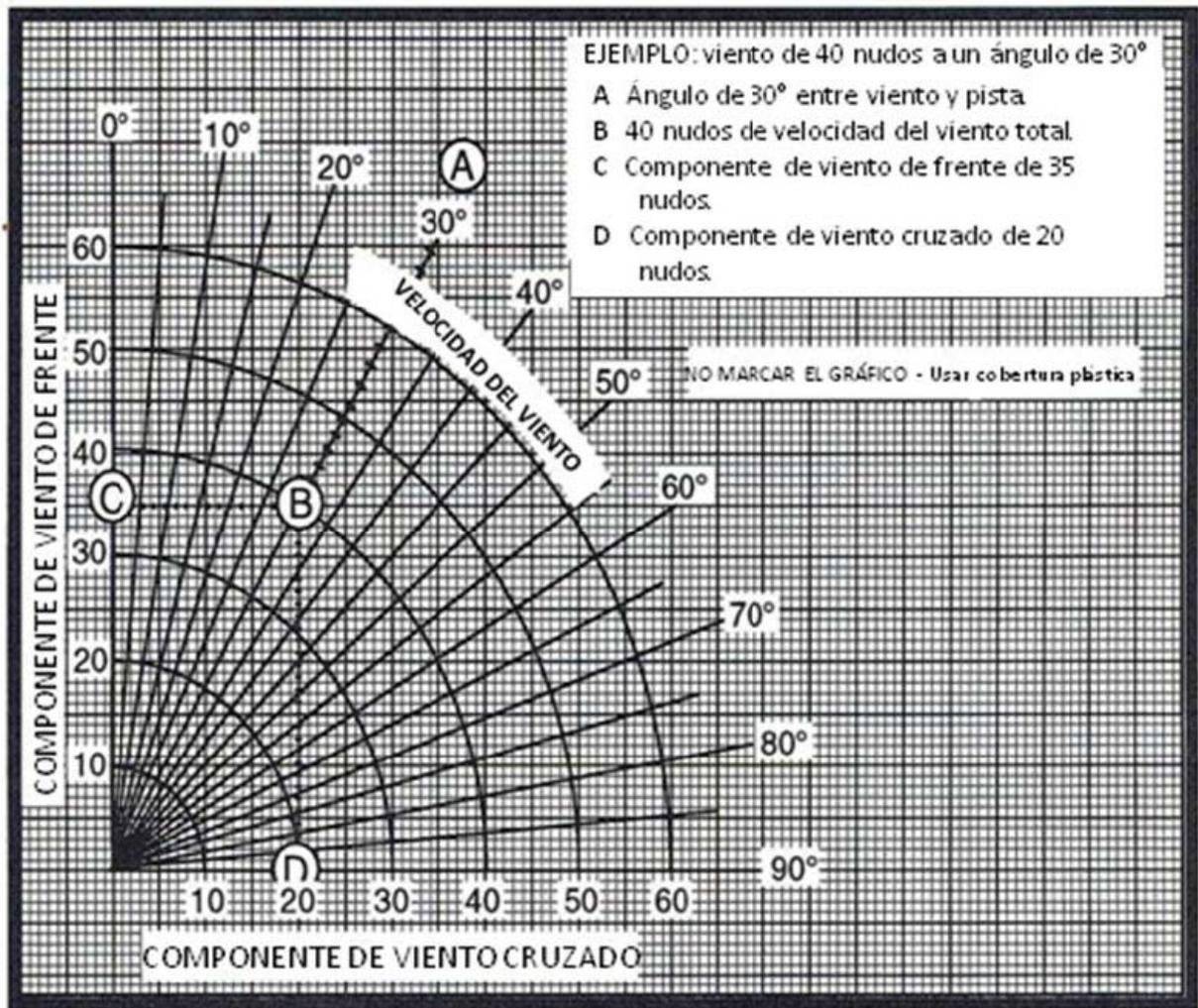
1		1					
a) 1100 kg.							
2		2					
b) 1540 Kg.							
3	*	3					
c) 2200 kg.							





85 S 1

17.- (Refiérase a la Figura 37) ¿Cuál es el componente de viento cruzado para un aterrizaje en la Pista 18 si la torre informa el viento de 220° a 30 nudos?



1 * 1

a) 19 nudos.

2 2

b) 23 nudos.

3 3

c) 30 nudos.

86 S 1

17.- Con respecto a los pasajeros, ¿qué obligación tiene el piloto al mando relacionado con el uso de los cinturones de seguridad?

1 1

a) El piloto al mando debe instruir a sus pasajeros para que mantengan permanentemente el cinturón de seguridad colocado.

2 * 2

b) El piloto al mando debe instruir a sus pasajeros sobre el uso del cinturón de seguridad y notificarles que deben usarlo durante las operaciones de rodaje, despegue y aterrizaje.

3 3

c) El piloto al mando no tiene obligación respecto al uso del cinturón de seguridad por parte de los pasajeros.

87 S 1

17.- Si 23 litros de combustible son consumidos en una hora, ¿Cuánto combustible se consumirá en 2 hs 20 minutos?

1 1

a) 63 litros.





2	*	2	
b) 54 litros.			
3		3	
c) 51 litros.			

88 S 1

17.- Uno de los cambios fácilmente reconocibles cuando se cruza un frente es:

1	*	1	
a) El cambio en la temperatura.			
2		2	
b) El incremento de la cobertura nubosa.			
3		3	
c) El aumento de la humedad relativa.			

89 S 1

18.- ¿Cuál de las velocidades representa la de máxima extensión de flaps?

1	*	1	
a) VFE.			
2		2	
b) VLOF.			
3		3	
c) VFC.			

90 S 1

18.- ¿Cuál es el consumo de una aeronave si en 111 minutos de vuelo consume 30 litros de combustible?

1		1	
a) 19 litros.			
2	*	2	
b) 16,2 litros.			
3		3	
c) 15,4 litros.			

91 S 1

18.- (Referirse a la Figura 2) Si un avion pesa 1540 kg, que peso aproximado debera soportar su estructura durante un viraje con 30 de inclinacion manteniendo la altitud?

ϕ	n
0°	1.0
10°	1.015
30°	1.154
45°	1.414
60°	2.000
70°	2.923
80°	5.747
85°	11.473
90°	∞

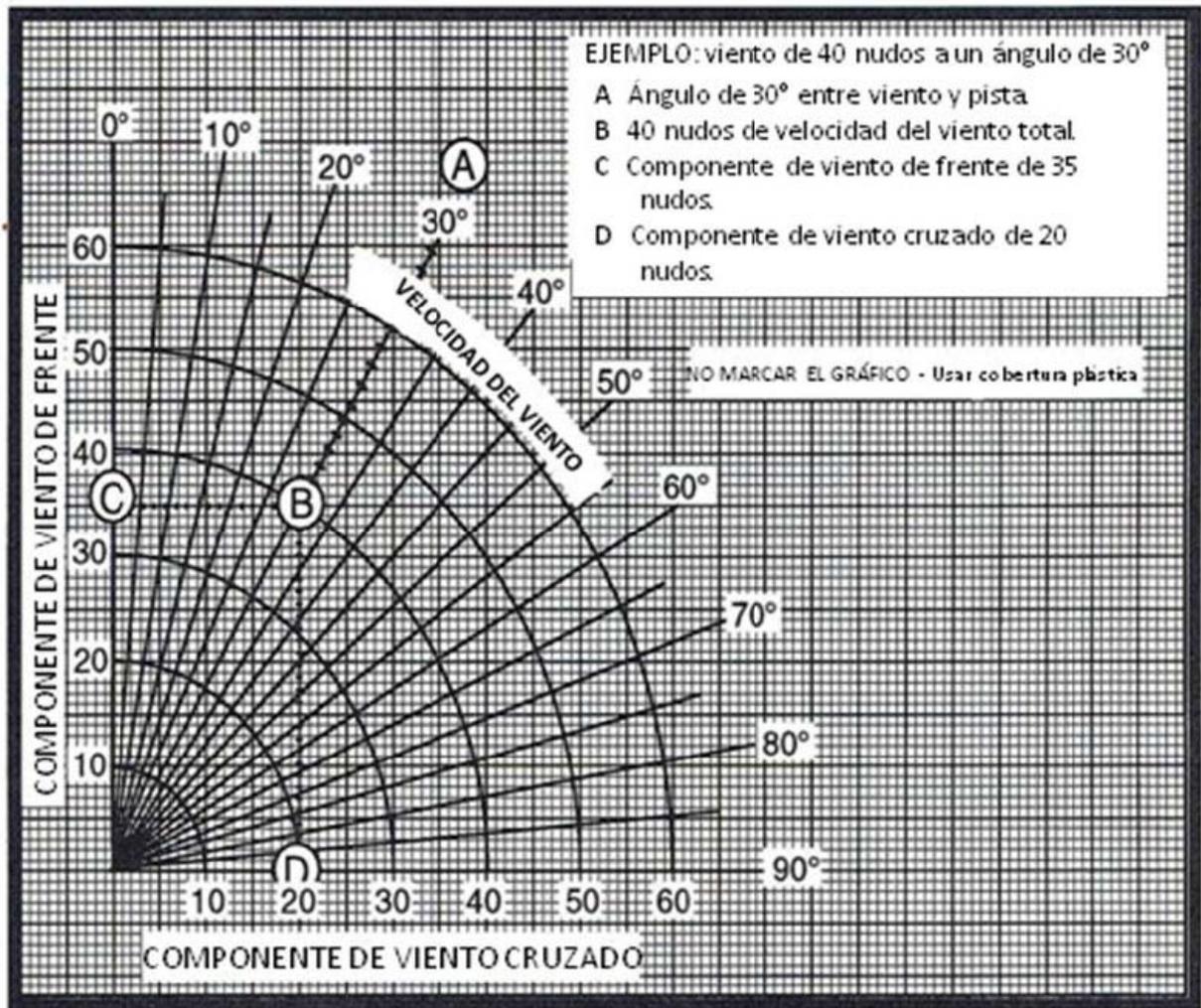




1		1	
a) 1294 kg.			
2		2	
b) 1588 kg.			
3	*	3	
c) 1848 kg.			

92 S 1

18.- (Refiérase a la Figura 37) ¿Cuál es el componente de viento de frente para un aterrizaje en la Pista 18 si la torre informa el viento de 220° a 30 nudos?



1		1	
a) 19 nudos.			
2	*	2	
b) 23 nudos.			
3		3	
c) 26 nudos.			

93 S 1

18.- Con ciertas excepciones, se requiere que el cinturón de seguridad sea utilizado por los pasajeros durante:

1		1	
a) Rodaje, despegue y aterrizaje.			
2	*	2	
b) Durante todo el vuelo.			
3		3	





c) El vuelo con turbulencia.

94 S 1

18.- Grandes acumulaciones de monóxido de carbono en el cuerpo humano causan:

1 1

a) Rigidez en la frente.

2 *

b) Pérdida de fuerza muscular.

3 3

c) Una sensación aumentada de bienestar.

95 S 1

18.- Según el movimiento y la temperatura de las masas de aire, los frentes se clasifican como:

1 1

a) Fríos - Calientes.

2 2

b) Masas de aire.

3 *

c) Fríos - Calientes - Estacionarios - Ocluidos.

96 S 1

19.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones define mejor la hipoxia?

1 *

a) Un estado de deficiencia de oxígeno en el cuerpo.

2 2

b) Un incremento anormal en el volumen de aire respirado.

3 3

c) Una afección por la formación de burbujas de gas alrededor de las articulaciones o músculos.

97 S 1

19.- ¿Cuál es la velocidad que representa la máxima para volar con el tren de aterrizaje extendido?

1 *

a) VLE.

2 2

b) VLO.

3 3

c) VFE.

98 S 1

19.- ¿Qué acción se requiere cuando dos aeronaves de la misma categoría están con rumbos convergentes (no de frente)?

1 1

a) Se dará paso a la aeronave más veloz.

2 *

b) La aeronave que tenga a la otra a su derecha cederá el paso.

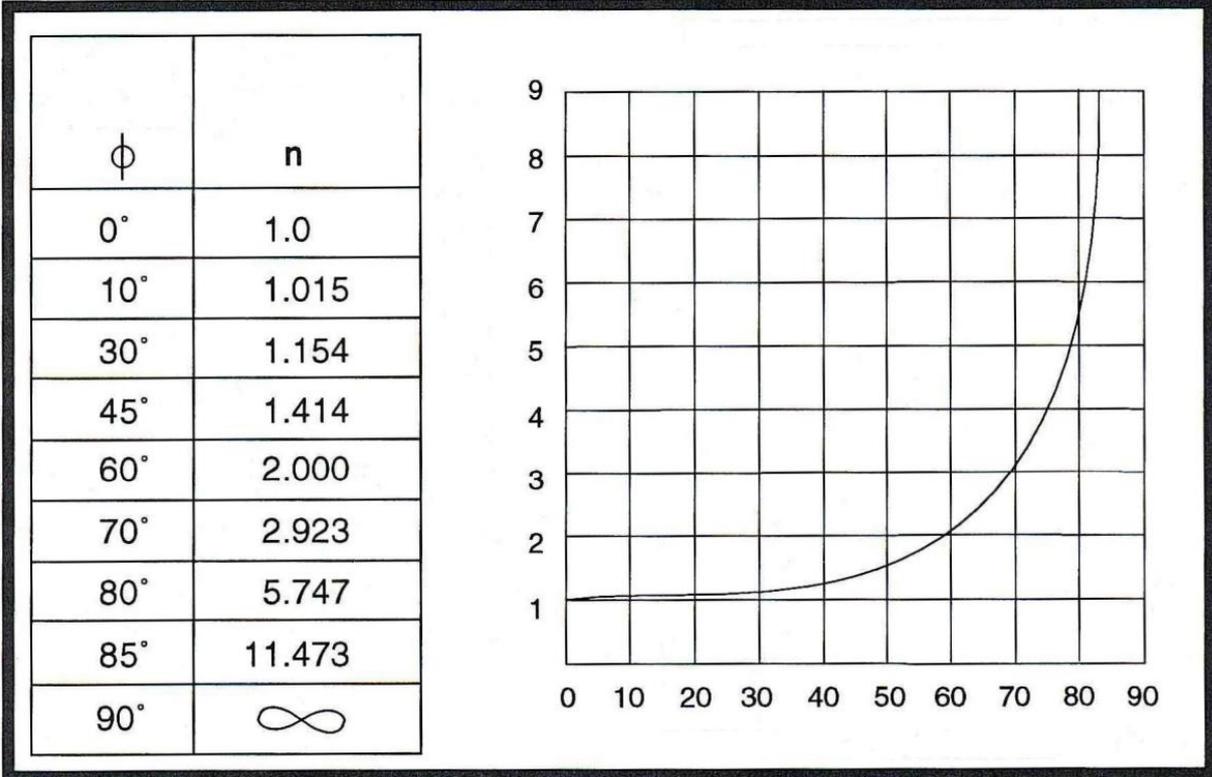
3 3

c) Ambas aeronaves harán viraje por su derecha.

99 S 1

19.- (Referirse a la Figura 2) Si un avion pesa 2200 kg, que peso aproximado debera soportar su estructura durante un viraje con 45° de inclinacion?



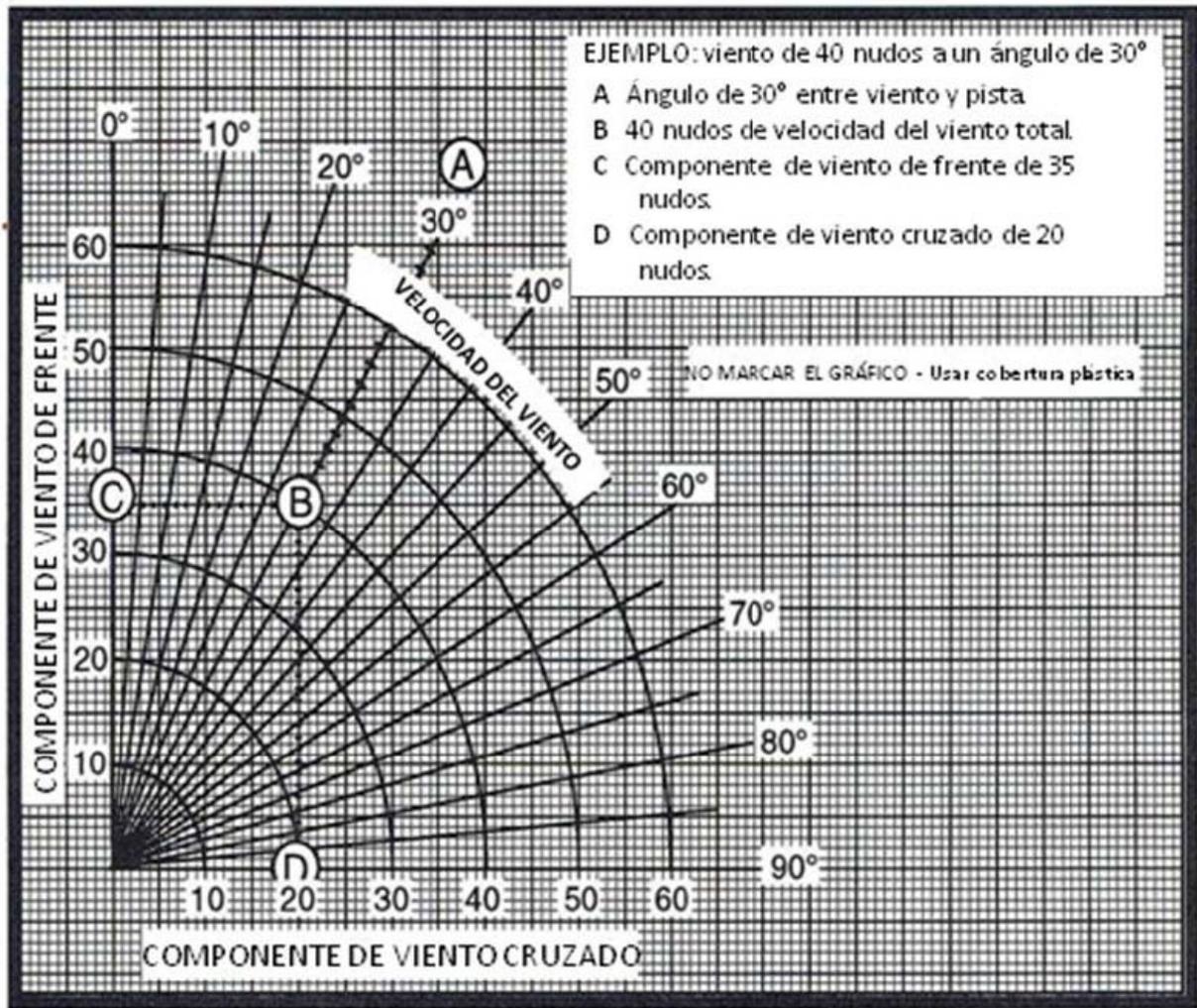


1		1	
	a) 2200 kg.		
2		2	
	b) 3100 kg.		
3	*	3	
	c) 3300 kg.		

100 S 1

19.- (Refiérase a la Figura 37) Determine la velocidad de viento máxima para viento de frente de 45° si el componente máximo de viento cruzado para el avión es de 25 nudos:





1	*	1				
a) 25 nudos.						
2		2				
b) 29 nudos.						
3		3				
c) 35 nudos.						

101	S	1				
19.- El grado de estabilidad atmosférica se determina:						
1		1				
a) Por la diferencia de presión entre una porción de aire y el aire circundante.						
2		2				
b) Por la diferencia de temperatura entre una porción de aire y el aire circundante.						
3	*	3				
c) Por el vuelo con turbulencia.						

102	S	1				
19.- Si 40 litros de combustible se consumen en 135 minutos de vuelo. ¿Cuánto tiempo más puede continuar volando si el combustible remanente es de 25 litros?						
1		1				
a) 65 min.						
2	*	2				
b) 1 h 24 m.						
3		3				
c) 1 h 10 min.						





c) Ambas aeronaves deben girar por su derecha.

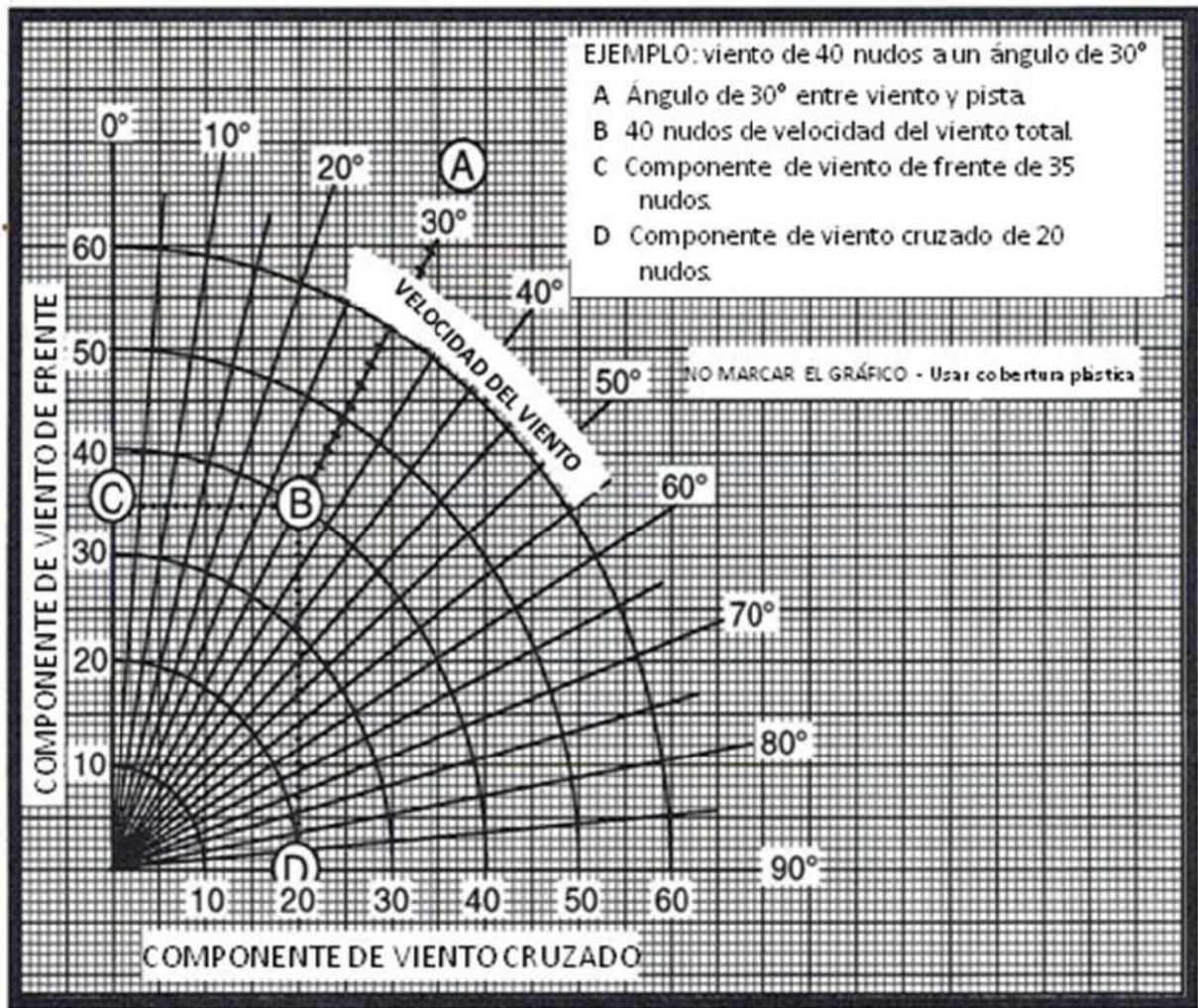
111 S 1

20.- ¿Qué características se corresponden con una masa de aire estable?

- | | | | |
|---------------------------------------------|---|---|--|
| 1 | 1 | | |
| a) Buena visibilidad / aire turbulento. | | | |
| 2 | 2 | | |
| b) Neblina / precipitación. | | | |
| 3 | * | 3 | |
| a) Aire suave / regular a mala visibilidad. | | | |

112 S 1

20.- (Refiérase a la Figura 37) ¿Cuál es la velocidad de viento máxima para viento cruzado de 30° si la componente máxima de viento cruzado para el avión es de 12 nudos?



1 1

a) 16 nudos.

2 2

b) 20 nudos.

3 * 3

c) 24 nudos.

113 S 1

20.- Cuando se enfrenta una situación estresante durante el vuelo, un incremento anormal en el volumen de aire inspirado y exhalado puede causar una afección conocida como:





1	*	1					
a) Hiperventilación.							
2		2					
b) Aerosinusitis.							
3		3					
c) Aerotitis.							

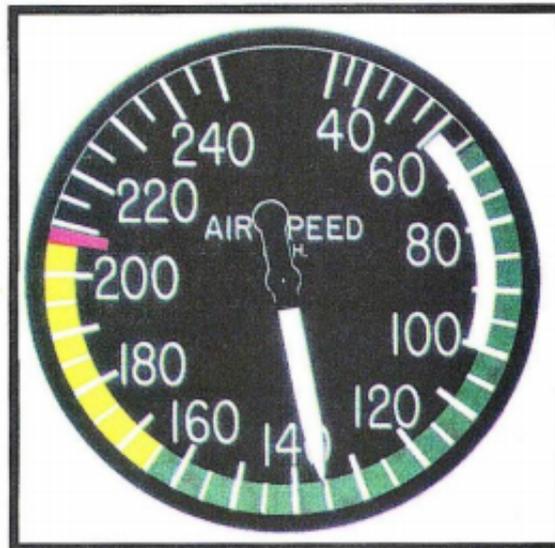
114	S	1					
20.- Dados los siguientes datos: Velocidad 160 km/h; consumo 22 litros/hora; capacidad total de combustible 110 litros. ¿Cuánto combustible debería tener a bordo para volar 500 km?							
1		1					
a) 70 litros más la reserva.							
2	*	2					
b) 69 litros más la reserva.							
3		3					
c) 90 litros sin reserva.							

115	S	1					
20.- La cantidad de exceso de carga que puede ser impuesta a las alas de un avión depende de:							
1		1					
a) La posición del CG.							
2	*	2					
b) La velocidad del avión.							
3		3					
c) Cuan abruptamente se aplica la carga.							

116	S	1					
20.- VNO es definida como:							
1		1					
a) Rango normal de operación.							
2		2					
b) Velocidad de nunca exceder.							
3	*	3					
c) Máxima estructural de crucero.							

117	S	1					
21.- ¿Cuál es el rango de velocidad de precaución de la aeronave?							

Figura 4. Indicador de velocidad



1		1					
a) 0 a 60 MPH.							
2		2					
b) 100 a 165 MPH.							
3	*	3					





c) 165 a 208 MPH.

118	S	1					
21.- ¿Cuál de las siguientes causas es la más probable que produzca hiperventilación?							
1	*	1					
a) Tensión emocional, ansiedad o miedo.							
2		2					
b) El consumo excesivo de alcohol.							
3		3					
c) Un índice extremadamente lento de respiración y oxígeno insuficiente.							

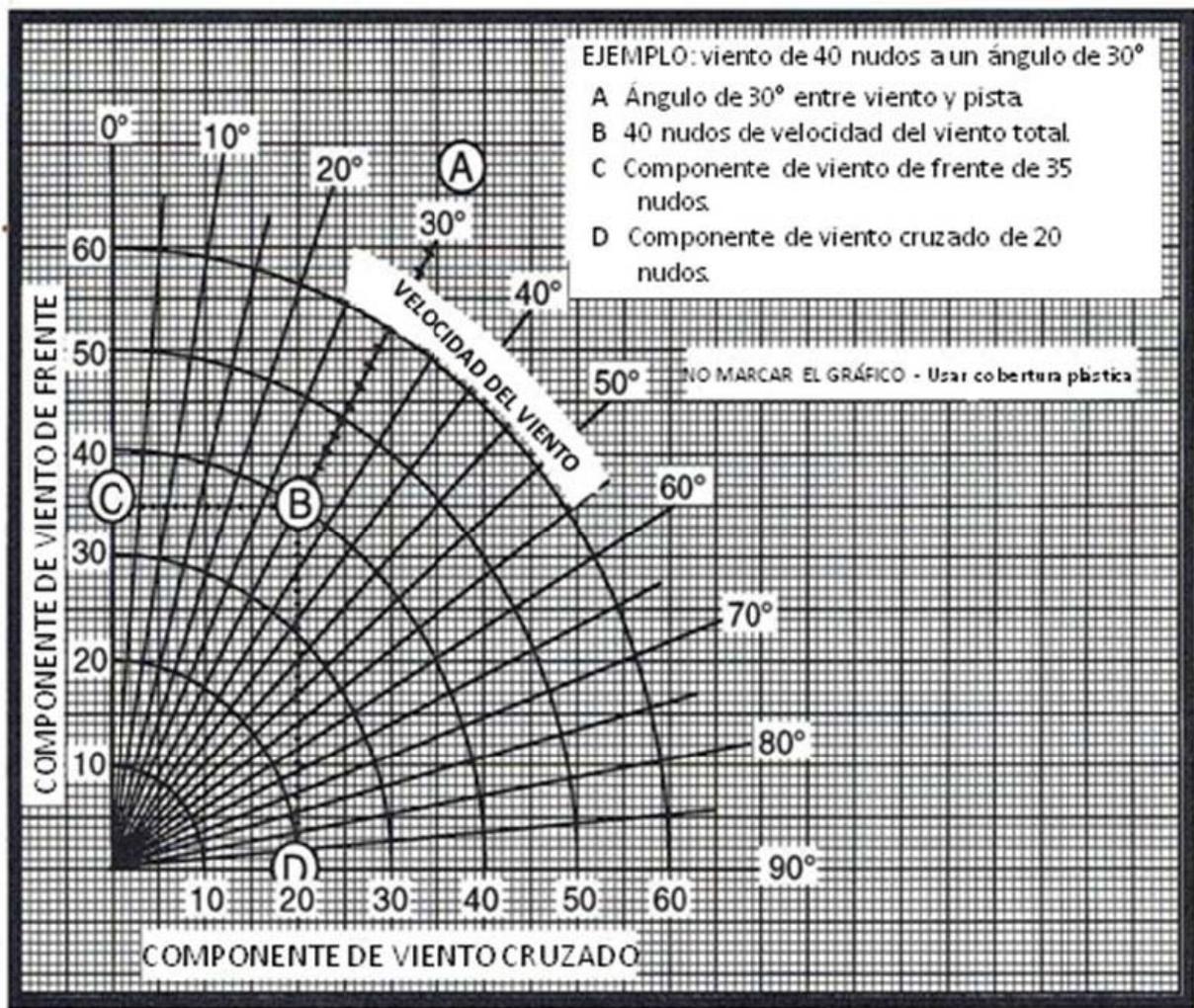
119	S	1					
21.- ¿Qué acción se requiere cuando una aeronave por su mayor velocidad alcanza a la otra?							
1		1					
a) Ascenderá y la sobrepasará con no menos 150 metros.							
2		2					
b) Descenderá y la sobrepasará con no menos de 150 metros.							
3	*	3					
c) Ascenderá, descenderá o mantendrá el nivel y en todos los casos virando por su derecha.							

120	S	1					
21.- ¿Qué características se corresponden con una masa de aire inestable?							
1		1					
a) Aire suave / buena visibilidad.							
2	*	2					
b) Nubes cumuliformes / aire turbulento.							
3		3					
c) Nubes stratiformes / niebla.							

121	S	1					
21.- ¿Qué maniobra básica de vuelo incrementa el factor de carga en un avión, comparada con el vuelo recto y nivelado?							
1		1					
a) Ascenso.							
2	*	2					
b) Viraje.							
3		3					
c) Pérdida.							

122	S	1					
21.- (Refiérase a la Figura 37) Con viento del norte informado a 20 nudos, ¿cuál pista (6, 29 o 32) es aceptable para utilizar para un avión con un componente de viento cruzado máximo de 13 nudos?							





1		1			
a) Pista 6.					
2		2			
b) Pista 29.					
3	*	3			
c) Pista 32.					

123	S	1					
22.- ¿Cuál aeronave motorizada tiene derecho de paso sobre las siguientes mencionadas?							
1		1					
a) Giroplano.							
2	*	2					
b) Dirigible.							
3		3					
c) Aeronave remolcando planeador.							

124	S	1					
22.- ¿Cuál de los tipos de nubes se forman teniendo un importante desarrollo vertical?							
1		1					
a) Las stratiformes.							
2		2					
b) Las stratocumulos.							
3	*	3					
c) Las cumuliformes.							





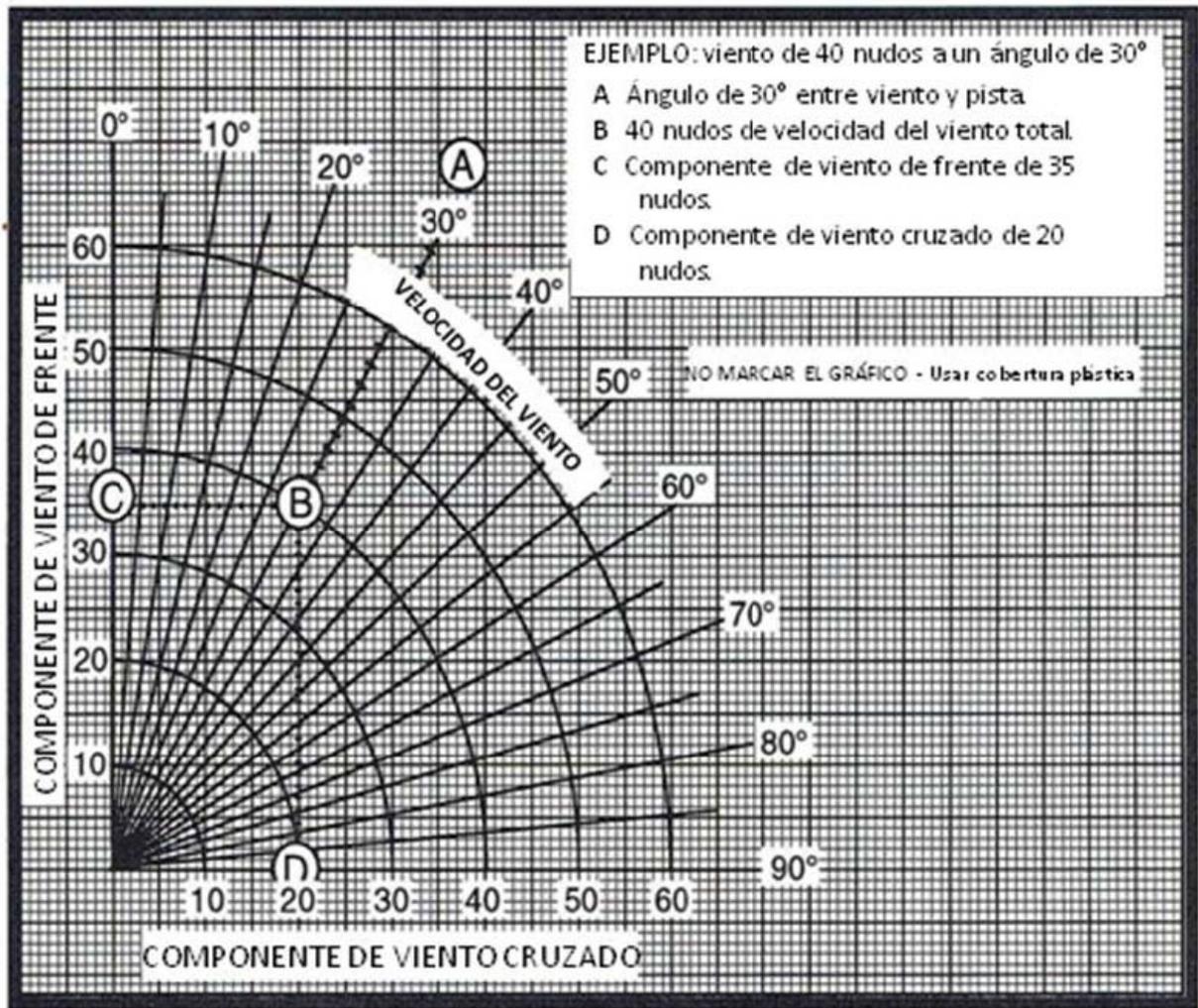
125 S 1

22.- ¿Qué fuerza hace girar al avión?

1	*	1	
a) El componente horizontal de la sustentación.			
2		2	
b) El componente vertical de la sustentación.			
3		3	
c) La fuerza centrífuga.			

126 S 1

22.- (Refiérase a la Figura 37) Con viento del sur informado a 20 nudos, ¿cuál pista (10, 14 o 24) es adecuada para utilizar para un avión con componente de viento cruzado máximo de 13 nudos?



1		1	
a) Pista 10.			
2		2	
b) Pista 14.			
3	*	3	
c) Pista 24.			

127 S 1

22.- Antes del despegue, el altímetro debería ser ajustado a:

1	*	1	
a) Al QNH (altura media sobre el nivel del mar) del aeropuerto si está disponible o en la elevación del aeropuerto (QFE)			
2		2	
b) La altitud de densidad del aeropuerto.			





3			3				
c) La presión de altitud del aeropuerto.							

128	S	1					
22.- Un piloto debería ser capaz de superar los síntomas de hiperventilación o evitar futuros eventos al:							
1			1				
a) Controlar en detalle los instrumentos de vuelo para controlar el avión.							
2	*		2				
b) Enlentecer el índice de respiración, respirar en una bolsa o hablar en voz alta.							
3			3				
c) Incrementar el índice de respiración para aumentar la ventilación de los pulmones.							

129	S	1					
23.- ¿A cuántos nudos equivalen 135 kilómetros por hora?							
1			1				
a) 91 nudos.							
2	*		2				
b) 73 nudos.							
3			3				
c) 70 nudos.							

130	S	1					
23.- ¿A qué altitud se debe seleccionar en el altímetro 1013 Mb o 29,92" cuando se está ascendiendo al nivel de crucero?							
1			1				
a) 4500 pies MSL							
2			2				
b) 8000 pies MSL.							
3	*		3				
c) A la altitud establecida para cada aeródromo.							

131	S	1					
23.- ¿Qué acción deben tomar los pilotos de un planeador y un avión que se encuentran en rumbo de colisión?							
1			1				
a) El piloto del avión debería girar por izquierda.							
2			2				
b) El piloto del planeador debería girar por su derecha.							
3	*		3				
c) Ambos pilotos deberían girar a la derecha.							

132	S	1					
23.- Durante la aproximación a la pérdida, un incremento del factor de carga hará que el avión:							
1	*		1				
a) Entre en pérdida con una velocidad mayor.							
2			2				
b) Tenga tendencia al tirabuzón.							
3			3				
c) Sea más difícil de controlar.							

133	S	1					
23.- La vulnerabilidad a envenenamiento por monóxido de carbono aumenta a medida que:							
1	*		1				
a) La altitud aumenta.							
2			2				
b) La altitud disminuye.							
3			3				
c) La presión de aire aumenta.							

134	S	1					
23.- Las nubes formadas por el aire enfriado de una capa estable son:							
1			1				
a) Cúmulos.							
2			2				
b) Nimbus.							
3	*		3				
c) Stratus.							

135	S	1					
24-10-13 LA ANTICIPACIÓN MINIMA DE PRESENTACIÓN EN VUELO PARA LOS VUELOS CONTROLADOS CON TRANSMISIÓN QUE EXIGIERA RETRANSMISIÓN, RESPECTO AL MOMENTO EN QUE SE CALCULA SE INICIARA LA OPERACIÓN, ES DE:							
1			1				
a) 10 minutos.							





2	*	2	
b) 20 minutos.			
3		3	
c) 30 minutos			

136	S	1					
24-10-13 AL ATRAVESAR LA "CAPA DE TRANSICIÓN" DURANTE EL ASCENSO, LA POSICIÓN VERTICAL DE LAS AERONAVES, A EXCEPCION, SE EXPRESARA EN:							
1		1					
a) Altura.							
2	*	2					
b) Altitudes.							
3		3					
c) Elevaciones.							

137	S	1					
24-10-13 ANTES QUE LA AERONAVE ENTRE EN EL CIRCUITO DE TRANSITO, SE LE FACILITARAN LAS SIGUIENTES INFORMACIONES, EXCEPTO AQUELLAS QUE SE SEPA QUE YA HA RECIBIDO:							
1		1					
a) Identificación alfanumérica del aeródromo, número y ancho de pistas.							
2		2					
b) Identificación Morse del faro de aeródromo, elevación inclinación y pendiente de pistas.							
3	*	3					
c) Pista en uso e información meteorológica pertinente que se disponga.							

138	S	1					
24-10-13 CUANDO POR DETERIORO DE LAS CONDICIONES VMC DEBE SALIR DE ESPACIO AEREO CONTROLADO O ATERRIZAR EN EL AERÓDROMO APROPIADO MAS PRÓXIMO, LO HARA:							
1	*	1					
a) Notificando a la dependencia de control de jurisdicción de la medida que adopta, al tener que suspender la operación por no poder continuar en VMC.							
2		2					
b) Directamente sin cursar notificación alguna.							
3		3					
c) Directamente, pidiendo al QAM del aeródromo más próximo.							

139	S	1					
24-10-13 CUANDO SE CAMBIE DE VUELO VFR A VFR CONTROLADO, SE OBTENDRA EL PERMISO DE TRANSITO DE LA DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRANSITO QUE CORRESPONDA:							
1		1					
a.) Únicamente en el momento de presentación del Plan de Vuelo.							
2		2					
b.) En el momento de ingresar al espacio aéreo controlado IFR/VFR.							
3	*	3					
c.) Antes de ingresar al espacio aéreo controlado							

140	S	1					
24-10-13 En VMC el piloto podrá volar:							
1		1					
a) De acuerdo a reglas VFR especial o IFR							
2	*	2					
b) Siempre reglas VFR							
3		3					
c) IFR pero deberá evitar colisiones con otras aeronave							

141	S	1					
24-10-13 PARA LOS VUELOS PROYECTADOS COMO CONTROLADOS DESDE SU COMIENZO, EL PLAN DE VUELO DEBERÁ PRESENTARSE ANTES DE LA PARTIDA, CON UNA ANTICIPACIÓN DE POR LO MENOS:							
1		1					
a) 60 minutos.							
2		2					
b) 40 minutos.							
3	*	3					
c) 45 minutos.							

142	S	1					
24-10-13 Si una aeronave debe realizar un Descenso de emergencia, activara su transpondedor en:							
1		1					
a) 7600							
2		2					
b) 7500							





3	*	3		
c) 7700				

143	S	1					
24-10-13-Evitar colisiones con otras aeronaves es responsabilidad del piloto al mando:							
1	*	1					
a) Siempre							
2		2					
b) En VMC							
3		3					
c) Solo a requerimiento del explotador							

144	S	1					
24.- ¿A cuántos km/h equivalen 88 nudos?							
1	*	1					
a) 163 Km/h.							
2		2					
b) 103 Km/h.							
3		3					
c) 1176 Km/h.							

145	S	1					
24.- ¿A qué se denomina altitud absoluta?							
1		1					
a) La altitud leída directamente en el altímetro.							
2	*	2					
b) La distancia vertical entre el avión y el terreno.							
3		3					
c) La altitud sobre el nivel medio del mar.							

146	S	1					
24.- ¿Qué se puede esperar del aire estable y húmedo que fluye por una pendiente ascendente?							
1	*	1					
a) Formación de nubes estratificadas.							
2		2					
b) Chaparrones y tormentas.							
3		3					
c) Desarrollo de turbulencia convectiva.							

147	S	1					
24.- Se puede reducir el peligro de desorientación espacial durante el vuelo en condiciones visuales pobres al:							
1		1					
a) Cambiar la vista en forma alternada entre el campo visual externo y el panel de instrumentos.							
2	*	2					
b) Confiar en los instrumentos en vez de considerar las percepciones sensoriales.							
3		3					
c) Inclinar el cuerpo en dirección opuesta al movimiento de la aeronave.							

148	S	1					
24.- Seleccione las cuatro maniobras fundamentales de vuelo.							
1		1					
a) Potencia del avión, actitud, inclinación, y compensado (trim).							
2		2					
b) Puesta en marcha, rodaje, despegue y aterrizaje.							
3	*	3					
c) Vuelo recto y nivelado, virajes, ascensos, y descensos.							

149	S	1					
25.- ¿A qué se denomina altitud de presión?							
1		1					
a) La altitud indicada corregida por instalación.							
2	*	2					
b) La altitud indicada cuando la presión barométrica en la ventanilla Kohlsman es ajustada a 29,92" o 1013.25 Mb.							
3		3					
c) La altitud indicada es corregida por temperatura y presión.							

150	S	1					
25.- ¿Cuál afirmación respecto de longitud y latitud es verdadera?							
1		1					
a) Los meridianos son paralelos al Ecuador.							
2	*	2					





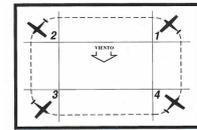
b) Los meridianos cortan la línea Ecuatorial a 90°.

3 3

c) La línea de 0° de latitud pasa a través de Greenwich, Inglaterra.

151 S 1

Figura 63. Rombo rectangular.



1 * 1

a) En el punto 1 y 4.

2 2

b) En el punto 1 y 2.

3 3

c) En el punto 2 y 4.

152 S 1

25.- Al estado de confusión temporal que causa la información engañosa enviada al cerebro por los diversos órganos sensoriales se lo define como:

1 * 1

a) Desorientación espacial.

2 2

b) Hiperventilación.

3 3

c) Hipoxia.

153 S 1

25.- Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, ¿cuál es la altitud mínima de seguridad requerida para un piloto que vuela sobre áreas congestionadas?

1 1

a) 1000 pies sobre cualquier persona.

2 2

b) Una altitud de 500 pies sobre el punto más alto en un radio de 300 metros de la aeronave.

3 * 3

c) Una altitud de 300 metros sobre el obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 600 metros.

154 S 1

25.- (Referirse a la Figura 63) Volando en un curso rectangular, ¿cuando debería el avión realizar un viraje menor a 90°?

25.- Si una masa de aire inestable es forzado a ascender, ¿qué tipo de nubosidad se puede esperar?

1 1

a) Nubes estratiformes de poco desarrollo vertical.

2 2

b) Nubes estratiformes con considerable turbulencia.

3 * 3

c) Nubes con considerable desarrollo vertical asociado a turbulencia.

155 S 1

26.- ¿En qué circunstancia la altitud indicada es la misma que la altitud verdadera?

1 1

a) Si el altímetro no tiene errores mecánicos.

2 * 2

b) Cuando al nivel del mar las condiciones son estándares.

3 3

c) Cuando a 4000 pies MSL se selecta el altímetro en 29,92".

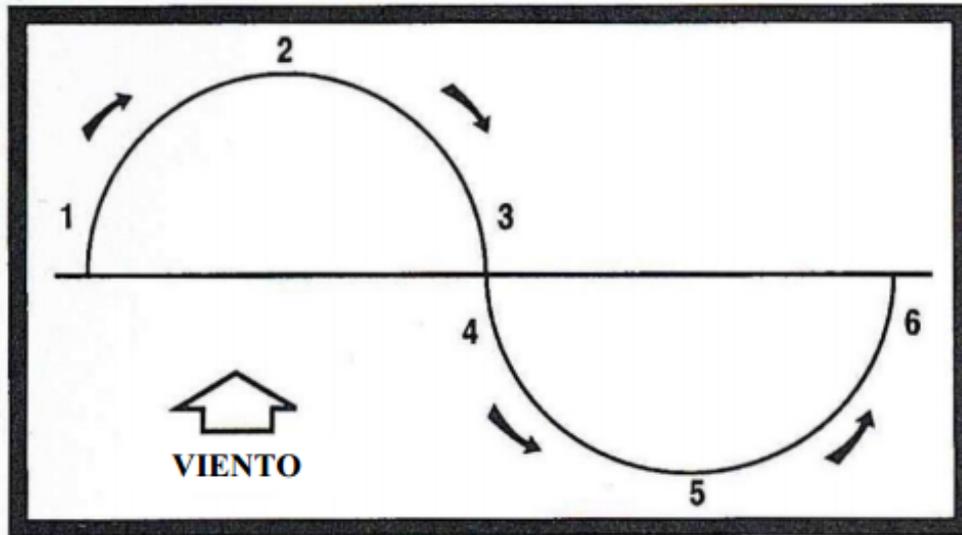
156 S 1

26.- (Referirse a la Figura 67) Mientras practica una S sobre una línea de referencia, a un lado de la misma, la trayectoria del viraje se hace más chica que del otro, y además este viraje no es completado antes de cruzar la línea. Esto ocurre generalmente porque:





Figura 67. Diagrama de giro en S.



1		1					
	a)	En el viraje 1-2-3, la inclinación es levantada rápidamente durante la última parte del viraje.					
2		2					
	b)	En el viraje 4-5-6, la inclinación es incrementada rápidamente en la primera parte del viraje.					
3	*	3					
	c)	En el viraje 4-5-6, la inclinación es incrementada muy lentamente en la última parte del viraje.					

157	S	1					
26.- Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, ¿cuál es la altitud mínima que se requiere a un piloto que vuela fuera de las áreas congestionadas?							
1		1					
	a)	A una altura que permita, si ocurre una falla de motor, no poner en riesgo a personas o propiedades en superficies.					
2	*	2					
	b)	A una altitud de 500 pies sobre la superficie de tierra o agua.					
3		3					
	c)	A una altitud de 500 sobre el obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 300 metros.					

158	S	1					
26.- La precipitación constante que precede a un frente es una indicación de:							
1		1					
	a)	Nubes estratiformes con turbulencia moderada.					
2		2					
	b)	Nubes cumuliformes con poca o sin turbulencia.					
3	*	3					
	c)	Nubes estratiformes con poca o sin turbulencia.					

159	S	1					
26.- Los pilotos se encuentran más susceptibles a la desorientación espacial si:							
1		1					
	a)	Ignoran las sensaciones de los músculos y el oído interno.					
2	*	2					
	b)	Si desaparecen referencias visuales, guiándose solamente por las sensaciones experimentadas por su cuerpo.					
3		3					
	c)	Los ojos se mueven a menudo en el proceso de verificar los instrumentos de vuelo.					

160	S	1					
27.- ¿Bajo qué condiciones la presión de altitud es igual a la altitud verdadera?							
1		1					
	a)	Cuando la presión atmosférica es 29,92".					
2	*	2					
	b)	Cuando existen condiciones atmosféricas estándares.					
3		3					
	c)	Cuando la altitud indicada es igual a la altitud de presión.					





161	S	1								
27.- Cuando se vuela sin poder evitarlo sobre áreas sensibles al ruido, el piloto deberá:										
1			1							
a) Volar con la potencia reducida al mínimo.										
2			2							
b) Mantener una separación mínima de 1000 pies dentro de un radio de una milla desde la aeronave.										
3	*		3							
c) Mantener una separación mínima de 3000 pies sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 2 millas náuticas desde la aeronave, en la trayectoria prevista y planificada.										
162	S	1								
27.- Las condiciones necesarias para la formación de nubes cumulonimbus son corrientes ascendentes y:										
1			1							
a) Aire inestable que contiene un exceso de núcleos de condensación.										
2	*		2							
b) Inestabilidad, aire húmedo.										
3			3							
c) Ya sea aire estable o inestable.										
163	S	1								
27.- Si en una carta aeronáutica se traza un curso de 041° y la línea isogónica del lugar muestra 5° E, el curso magnético será:										
1			1							
a) 041°.										
2			2							
b) 046°.										
3	*		3							
c) 036°.										
164	S	1								
27.- Si en una situación de emergencia se requiere aterrizar con viento de cola, el piloto debería esperar:										
1			1							
a) Mayor velocidad indicada al toque de pista, carrera de aterrizaje más larga y mejor control durante la ruptura de planeo.										
2	*		2							
b) Mayor velocidad terrestre (ground speed) al toque de pista, carrera de aterrizaje más larga, y probabilidad de sobrepasar el punto elegido de toque.										
3			3							
c) Mayor velocidad terrestre, carrera de aterrizaje más corta y probabilidad de tocar antes del punto seleccionado para el aterrizaje.										
165	S	1								
27.- Si un piloto experimenta desorientación espacial durante el vuelo en una condición de visibilidad restringida, la mejor manera de superar el efecto consiste en:										
1	*		1							
a) Confiar en las indicaciones de los instrumentos de la aeronave.										
2			2							
b) Concentrarse en las sensaciones de guiño, cabeceo y balanceo.										
3			3							
c) Aminorar en forma consciente el ritmo de respiración hasta que los síntomas desaparezcan y se normalice el ritmo normal de respiración.										
166	S	1								
28.- ¿A que se denomina desvío compás?										
1			1							
a) Al error provocado por efecto del magnetismo terrestre.										
2	*		2							
b) Al error provocado por efecto de campos magnéticos en la cabina.										
3			3							
c) Al error provocado por la altura y temperatura.										
167	S	1								
28.- Al incrementarse la altitud, la velocidad de pérdida de una aeronave con determinada configuración:										
1			1							
a) Disminuirá tanto como disminuye la velocidad verdadera.										
2			2							
b) Disminuirá tanto como se incrementa la velocidad indicada.										
3	*		3							
c) Se mantiene igual independientemente de la altitud.										
168	S	1								
28.- Calcular la altura de la base de las nubes con los siguientes datos: Temperatura actual 19,5° C, punto de rocío 15° C:										
1			1							
a) 69 m.										
2	*		2							





			b) 692 m.
3		3	
			c) 962 m.

169	S	1					
28.- Si se vuela desde un área de baja presión hacia una de alta presión sin efectuar ajustes en el altímetro, este indicará:							
1			1				
a) La altitud actual sobre el nivel del mar.							
2	*		2				
b) Mayor altitud que la actual sobre el nivel del mar.							
3			3				
c) Menor que la actual sobre el nivel del mar.							

170	S	1					
284- En caso de una falla total de motor cuando la aeronave se encuentra en vuelo luego del despegue, ¿que acción inmediata y vital debe realizar el piloto?							
1	*		1				
a) mantener una velocidad segura.							
2			2				
b) aterrizar directamente contra el viento.							
3			3				
c) regresar al campo de despegue.							

171	S	1					
29.- ¿Cuál es el antídoto cuando un piloto tiene una actitud riesgosa, como "impulsividad"?							
1			1				
a) Me podría suceder a mí.							
2			2				
b) Hazlo rápido para terminar con eso.							
3	*		3				
c) No tan rápido, piensa primero.							

172	S	1					
29.- ¿En qué condición de vuelo se debe encontrar un avión para entrar en tirabuzón (spin)?							
1			1				
a) En pérdida parcial con un ala baja.							
2			2				
b) En una espiral escarpada muy pronunciada.							
3	*		3				
c) En pérdida.							

173	S	1					
29.- Calcular la altura de la base de las nubes con los siguientes datos: Temperatura actual 10° C, punto de rocío 8° C:							
1			1				
a) 300 m.							
2			2				
b) 207 m.							
3	*		3				
c) 307,69 m.							

174	S	1					
29.- La dirección medida con referencia a un meridiano o norte verdadero es la dirección de intención del vuelo, medida en grados en sentido horario y se denomina:							
1	*		1				
a) Curso verdadero.							
2			2				
b) Rumbo verdadero.							
3			3				
c) Rumbo magnético.							

175	S	1					
29.- Si se vuela desde un área de alta presión hacia una de baja presión, el altímetro indicará una altitud:							
1			1				
a) Menor que la altitud actual sobre el nivel del mar.							
2	*		2				
b) Mayor que la altitud actual sobre el nivel del mar.							
3			3				
c) La actual altitud sobre el nivel del mar.							

176	S	1					
3.- El ángulo entre la cuerda del ala y el viento relativo es conocido como:							





1		1			
a) Sustentación.					
2	*	2			
b) Ataque.					
3		3			
c) Incidencia.					

177	S	1					
3.- El Piloto Privado puede transportar pasajeros:							
1		1					
a) Cumplidas 40 horas de vuelo mínimas.							
2	*	2					
b) Cumplidas 25 horas de vuelo solo.							
3		3					
c) Cumplidas las 10 horas de vuelo solo.							

178	S	1					
3.- El viento que se desplaza es creado por:							
1		1					
a) Movimiento de aire desde áreas de baja presión hacia un área de alta presión.							
2	*	2					
b) Movimiento de aire desde áreas de alta presión hacia un área de baja presión.							
3		3					
c) El efecto que provoca la fuerza de coriolis.							

179	S	1					
3.- En la carta aeronáutica conforme de Lambert, 1 cm medido sobre la misma equivale a:							
1		1					
a) 1 km.							
2	*	2					
b) 10 km.							
3		3					
c) 100 km.							

180	S	1					
3.- Los números 09 y 27 en una pista indican que su orientación es aproximadamente:							
1		1					
a) 009° y 027° verdadera.							
2		2					
b) 090° y 270° verdadera.							
3	*	3					
c) 090° y 270° magnética.							

181	S	1					
3.- Si el tubo pitot y las tomas estáticas quedaran bloqueadas, ¿qué instrumentos se verían afectados?							
1		1					
a) El altímetro, el velocímetro y el indicador de viraje y ladeo.							
2	*	2					
b) El altímetro, el velocímetro y el variómetro.							
3		3					
c) El altímetro, el horizonte artificial y el indicador de viraje y ladeo.							

182	S	1					
3.- Si se carga una aeronave 110 libras por encima del peso bruto máximo certificado y se drena el combustible (gasolina) para mantener el peso de la aeronave dentro de los límites, ¿cuánto combustible se debería drenar?							
1		1					
a) 10 galones.							
2		2					
b) 12 galones.							
3	*	3					
c) 15 galones.							

183	S	1					
30.- ¿Qué condiciones pueden causar que el altímetro indique una altitud menor que la verdadera?							
1		1					
a) Una temperatura menor que la estándar							
2		2					
b) Una presión atmosférica menor que la estándar.							
3	*	3					
c) Una temperatura mayor que la estándar.							





184	S	1								
30.- Al curso verdadero corregido por la declinación se lo denomina:										
1			1							
a) Curso compás.										
2	*		2							
b) Curso magnético.										
3			3							
c) Rumbo compás.										
185	S	1								
30.- Durante un tirabuzón hacia la izquierda, ¿qué ala esta en pérdida?										
1	*		1							
a) Ambas alas están en pérdida.										
2			2							
b) Ningún ala está en pérdida.										
3			3							
c) Solamente el ala izquierda está en pérdida.										
186	S	1								
30.- La intensidad de la turbulencia se puede clasificar como:										
1	*		1							
a) Leve, moderada, fuerte, severa.										
2			2							
b) Inestable.										
3			3							
c) Estable.										
187	S	1								
31.- El ángulo de ataque en el cual las alas de un avión entran en pérdida:										
1			1							
a) Se incrementa si el centro de gravedad (CG) se mueve hacia adelante.										
2			2							
b) Cambia con el incremento del peso total de la aeronave.										
3	*		3							
c) Permanece igual, independientemente del peso total.										
188	S	1								
31.- En el proceso de toma de decisiones aeronáuticas ¿cuál es el primer paso para neutralizar una actitud riesgosa?										
1			1							
a) Tomar un criterio racional.										
2	*		2							
b) Reconocer los pensamientos riesgosos.										
3			3							
c) Reconocer la invulnerabilidad de la situación.										
189	S	1								
31.- Si el piloto se encuentra una turbulencia severa, ¿qué condición de vuelo debería tratar de mantener?										
1			1							
a) Altitud y velocidad constante.										
2			2							
b) Ángulo de ataque constante.										
3	*		3							
c) Actitud de vuelo nivelado.										
190	S	1								
31.- Una masa de aire que se desplaza de sur a norte a razón de 25 nudos se reporta:										
1			1							
a) 360/25.										
2			2							
b) 000/25.										
3	*		3							
c) 180/25.										
191	S	1								
32.- ¿Qué características están normalmente asociadas a la etapa de cúmulo en una tormenta?										
1			1							
a) La nube rotor.										
2	*		2							
b) Corrientes ascendentes continuas.										
3			3							
c) Relámpagos frecuentes.										





2		2	
b) Que la velocidad del aire aumente, la nariz de avión tienda a subir y la altitud decrezca.			
3		3	
c) Que la velocidad del aire se reduzca, la nariz de avión tienda a bajar y la altitud aumente.			

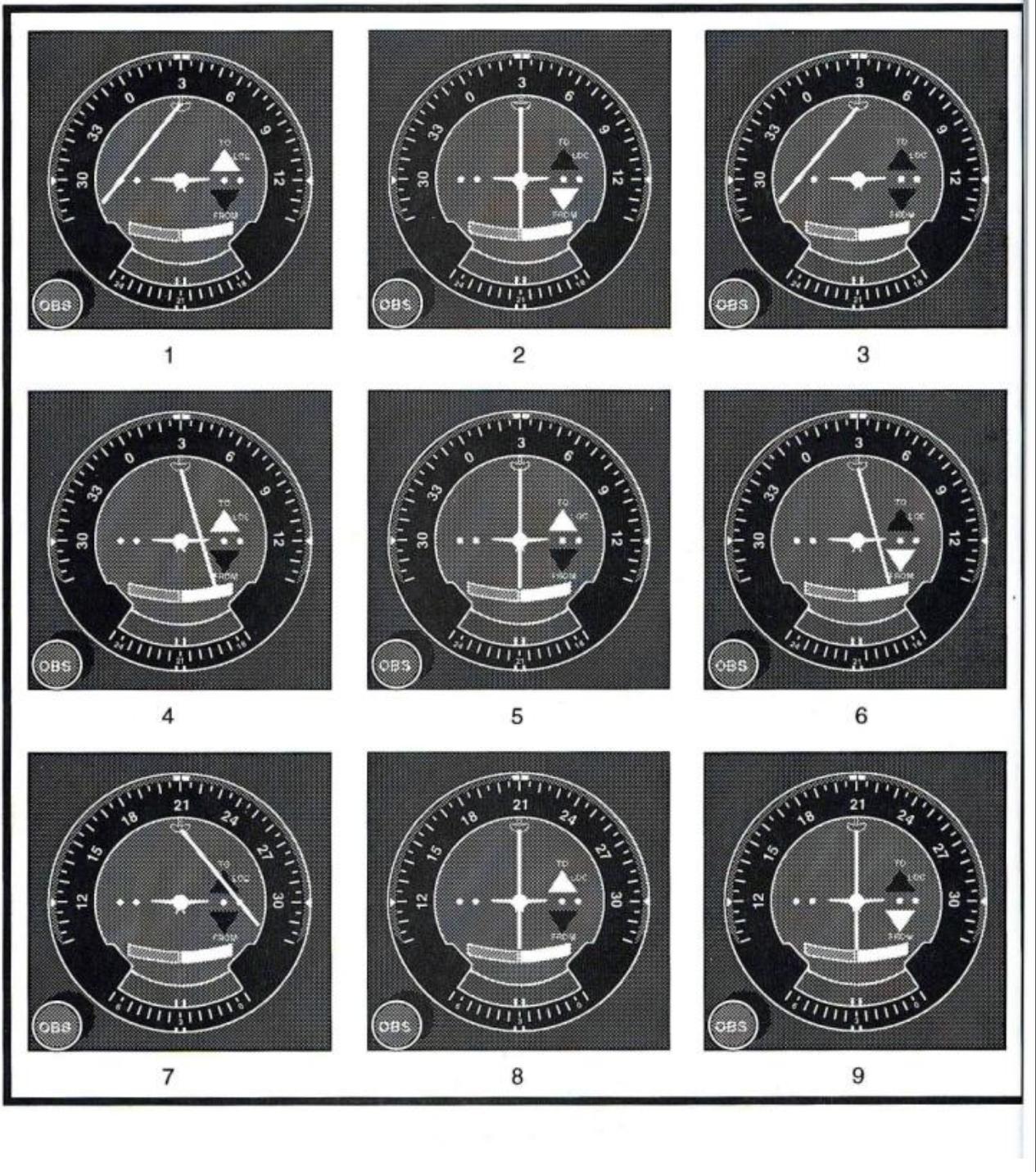
200	S	1					
35.- ¿Qué es el efecto suelo?							
1	*	1					
a) El resultado de la interferencia de la superficie del suelo con el patrón de circulación del aire sobre la aeronave.							
2		2					
b) El resultado de la alteración del patrón de circulación del aire incrementando la resistencia inducida en el ala del avión.							
3		3					
c) El resultado de la interrupción del patrón de circulación del aire sobre el ala del avión, al punto de no mantenerlo en vuelo.							

201	S	1					
36.- ¿Qué debe esperar el piloto como resultado del efecto suelo?							
1		1					
a) Se incrementan los vórtices de punta de ala, creando una estela turbulenta que genera problemas a la aeronave despegando o aterrizando.							
2	*	2					
b) La resistencia inducida decrece y cualquier exceso de velocidad como consecuencia puede producir un exceso de flotabilidad durante el aterrizaje.							
3		3					
c) El aterrizaje en pérdida total requerirá menos deflexión del timón de profundidad.							

202	S	1					
36.- ¿Quién es responsable de determinar si un piloto se encuentra apto para volar en un vuelo en particular, aún si él/ella cuenta con un psicofísico vigente?							
1		1					
a) La ANAC.							
2		2					
b) El médico.							
3	*	3					
c) El piloto.							

203	S	1					
36.- (Referirse a Figura 29, ilustración 1) El receptor VOR tiene la indicación que se muestra. ¿Cuál es la posición relativa del avión respecto a la estación transmisora?							





1		1	
	a) Norte.		
2		2	
	b) Este.		
3	*	3	
	c) Sur.		

204	S	1				
36.- Se llama engelamiento:						
	1		1			
	a) A una altura en la cual no es posible el vuelo.					
	2	*	2			
	b) A la formación de hielo que se produce sobre un avión o parte de él.					
	3		3			





c) A la formación de agua que se produce sobre un avión o parte de él.

205	S	1					
37.- ¿Cuál es el factor común que afecta los accidentes más prevenibles?							
1		1					
a) Falla estructural.							
2		2					
b) Falla mecánica.							
3	*	3					
c) Error humano.							

206	S	1					
37.- (Referirse a Figura 29, ilustración 8) El receptor del VOR tiene la indicación mostrada. ¿La aeronave se encuentra sobre cuál radial?							

The figure displays nine VOR indicator dials, numbered 1 through 9, arranged in a 3x3 grid. Each dial shows a different needle deflection and TO/FROM indicator status. The scales are 0-360 degrees. Dials 1-6 have a 30-degree scale, while 7-9 have a 30-degree scale with markers at 12, 15, 18, 21, 24, 27, and 30.

- Dial 1:** Needle at 30°, TO indicator.
- Dial 2:** Needle at 0°, TO indicator.
- Dial 3:** Needle at 30°, TO indicator.
- Dial 4:** Needle at 30°, FROM indicator.
- Dial 5:** Needle at 0°, TO indicator.
- Dial 6:** Needle at 30°, TO indicator.
- Dial 7:** Needle at 30°, TO indicator.
- Dial 8:** Needle at 0°, TO indicator.
- Dial 9:** Needle at 30°, TO indicator.



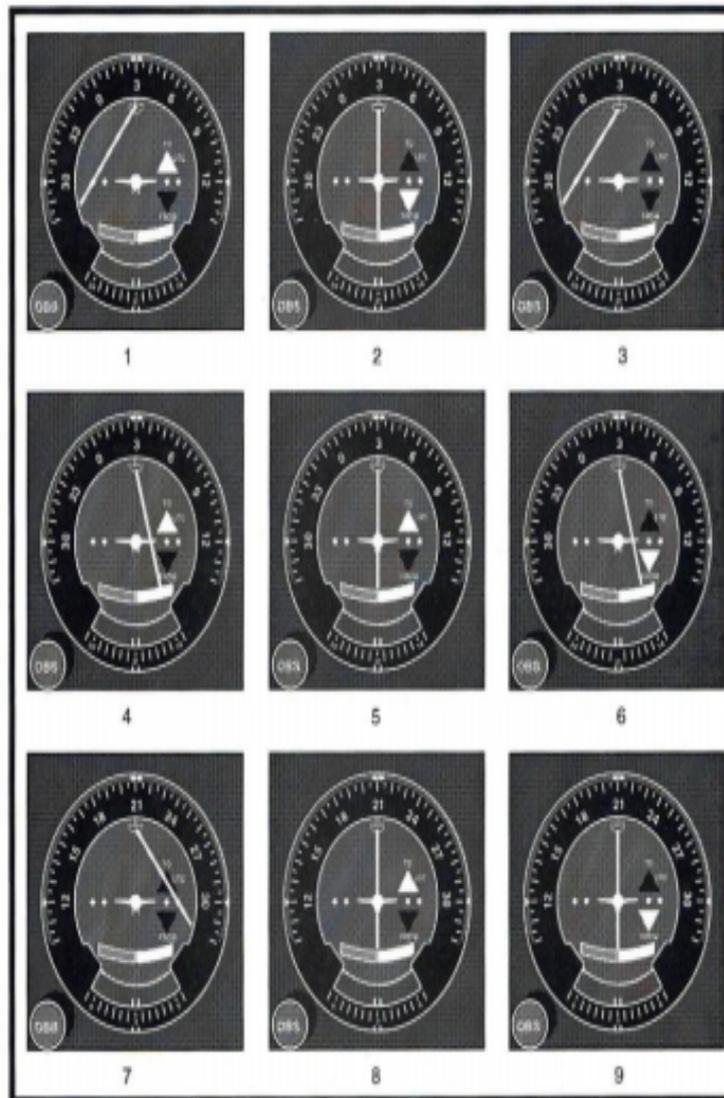


1	*	1	
a) 030°.			
2		2	
b) 210°.			
3		3	
c) 300°.			

207 S 1

37.- (Referirse a Figura 29, ilustración 8) El receptor del VOR tiene la indicación mostrada. ¿La aeronave se encuentra sobre cuál radial?

Figura 29. VOR.



1	*	1	
a) 030°.			
2		2	
b) 210°.			
3		3	
c) 300°.			

208 S 1





37.- Cuando aterriza detrás de una aeronave de gran porte, ¿qué procedimiento debería seguir para evitar la estela turbulenta?

1 * 1

a) Mantenerse todo el tiempo por encima de su pendiente de planeo hasta tocar en lo posible por delante de donde lo hizo la aeronave precedente.

2 2

b) Mantenerse por debajo y a un costado de su pendiente de planeo.

3 3

c) Mantenerse bien debajo de su pendiente de planeo y aterrizar tocando al menos 600 m detrás de la misma.

209 S 1

37.- Para que se forme hielo sobre un avión en vuelo es necesario que:

1 * 1

a) El agua que forma parte de las nubes o precipitación sea líquida, y que la temperatura del aire se encuentre en 0° C (isoterma de 0° C) o por debajo.

2 2

b) La inestabilidad de las nubes sean de mediano o alto desarrollo vertical.

3 3

c) La nube sea estratiforme y con lluvia.

210 S 1

38.- ¿Qué suele causar desorientación espacial o colisión con el suelo u obstáculos cuando se vuela según las Reglas de Vuelo Visual (VFR)?

1 * 1

a) El vuelo visual que se continúa con condiciones instrumentales, sin estar preparado para ello.

2 2

b) Situarse detrás de la aeronave.

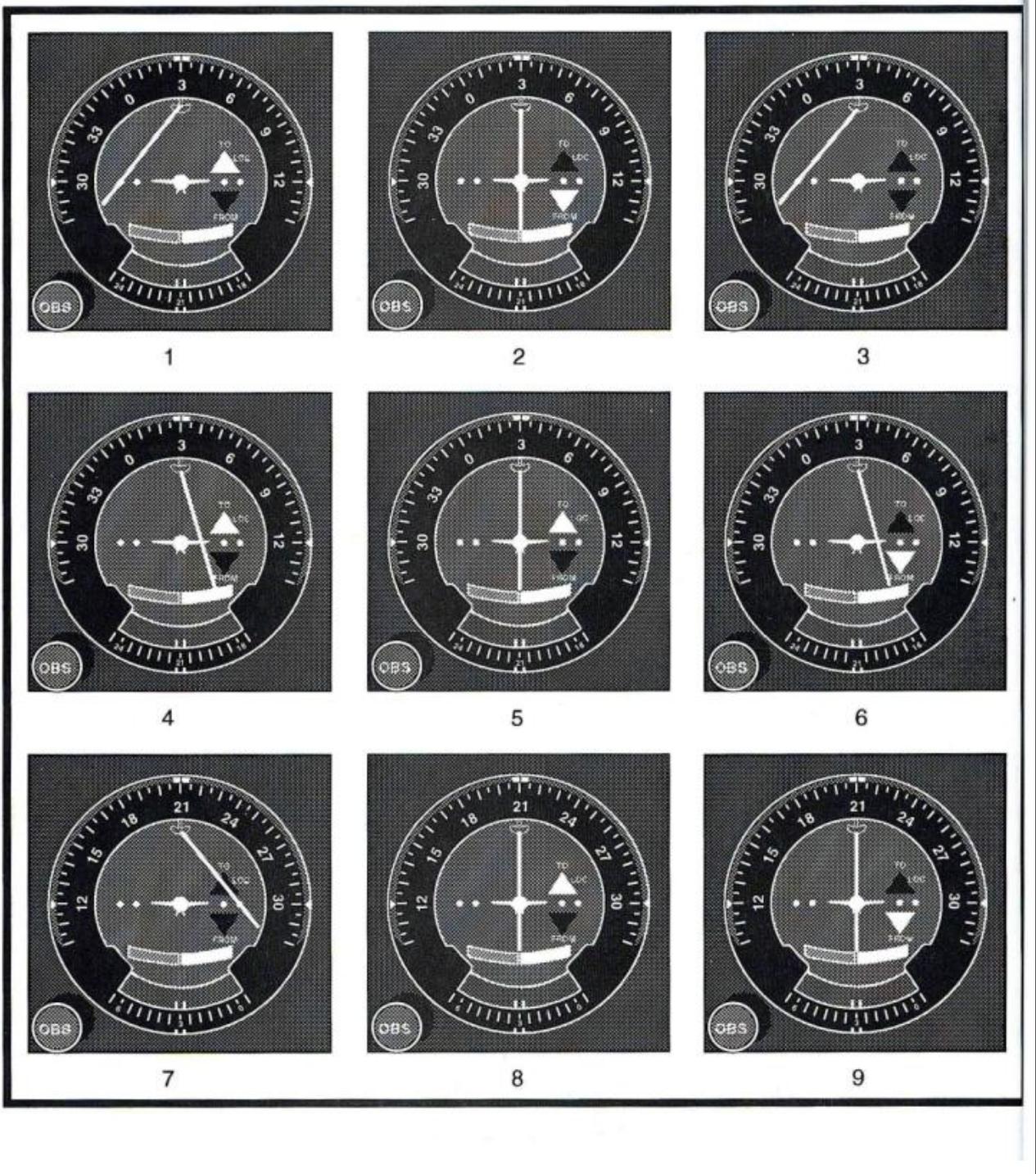
3 3

c) Volar ignorando las sensaciones del cuerpo.

211 S 1

38.- (Referirse a la Figura 29, ilustración 2) El receptor VOR tiene la indicación mostrada. ¿La aeronave se encuentra sobre cuál radial?





1		1	
	a)	210°.	
2	*	2	
	b)	030°.	
3		3	
	c)	300°.	

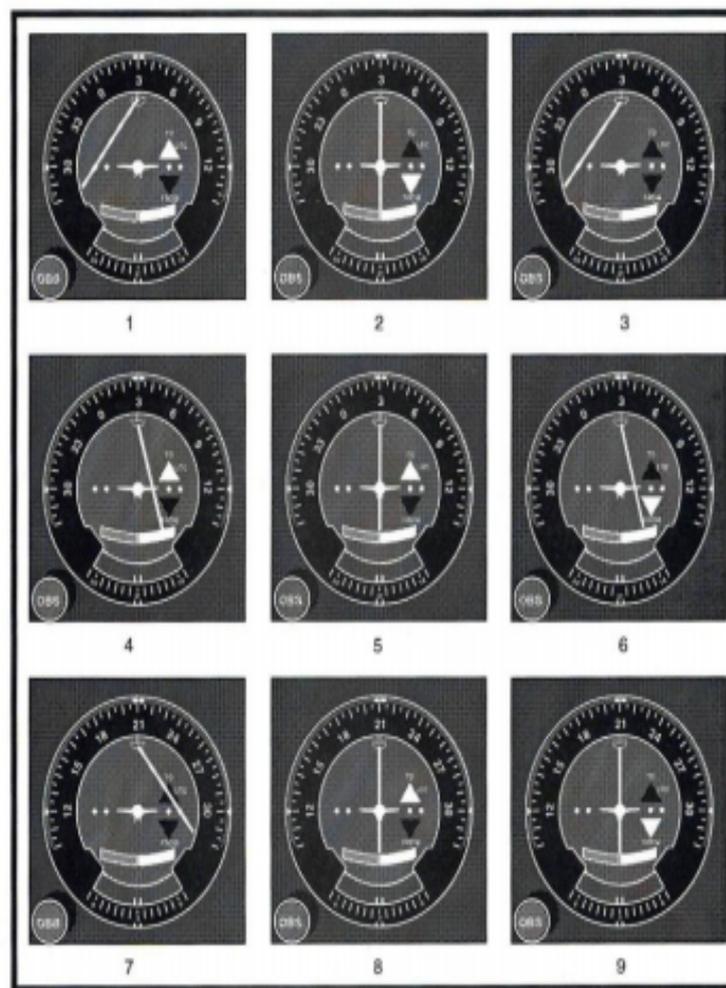
212 S 1

38.- (Referirse a la Figura 29, ilustración 2) El receptor VOR tiene la indicación mostrada. ¿La aeronave se encuentra sobre cuál radial?





Figura 29. VOR.



1		1		
	a) 210°.			
2	*	2		
	b) 030°.			
3		3		
	c) 300°.			

213	S	1					
38.- Cuando se aterriza o despegue en un aeropuerto donde hay aeronaves de gran porte operando, se debería estar alerta a los vórtices de punta de ala, ya que su estela turbulenta tiende a:							
1		1					
a) Ascender por encima de las trayectorias de aterrizajes y despegues.							
2		2					
b) Ascender en la zona de circuito de tránsito en los alrededores del aeropuerto.							
3	*	3					
c) Provocar el descenso de la trayectoria de vuelo del avión operando debajo de las aeronaves que lo generan.							

214	S	1					
38.- Para la disipación de la niebla será necesario vientos de o mayor de:							
1		1					
a) 5 nudos.							
2		2					





			b) 7 nudos.
3	*	3	
			c) 15 nudos.

215 S 1

384- (Ver Figura 21) ¿Si el tiempo volado entre las posiciones de aeronave 2 y 3 es de 13 minutos, cual es el tiempo estimado faltante para llegar a la estación?

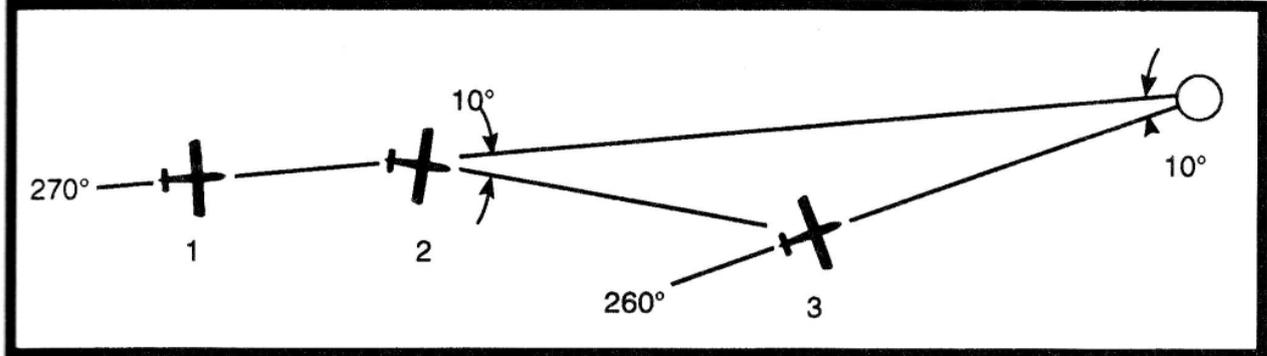


FIGURE 21.—Isosceles Triangle.

1	*	1	
			a) 13 minutos.
2		2	
			b) 17 minutos.
3		3	
			c) 26 minutos.

216 S 1

386- Al mantener un rumbo magnetico de 270° y una velocidad aerea verdadera de 120 nudos, el radial 360 de un VOR se intercepta a 12:37 y el radial 350 a 12:44. El tiempo y la distancia aproximados a dicha estacion son de:

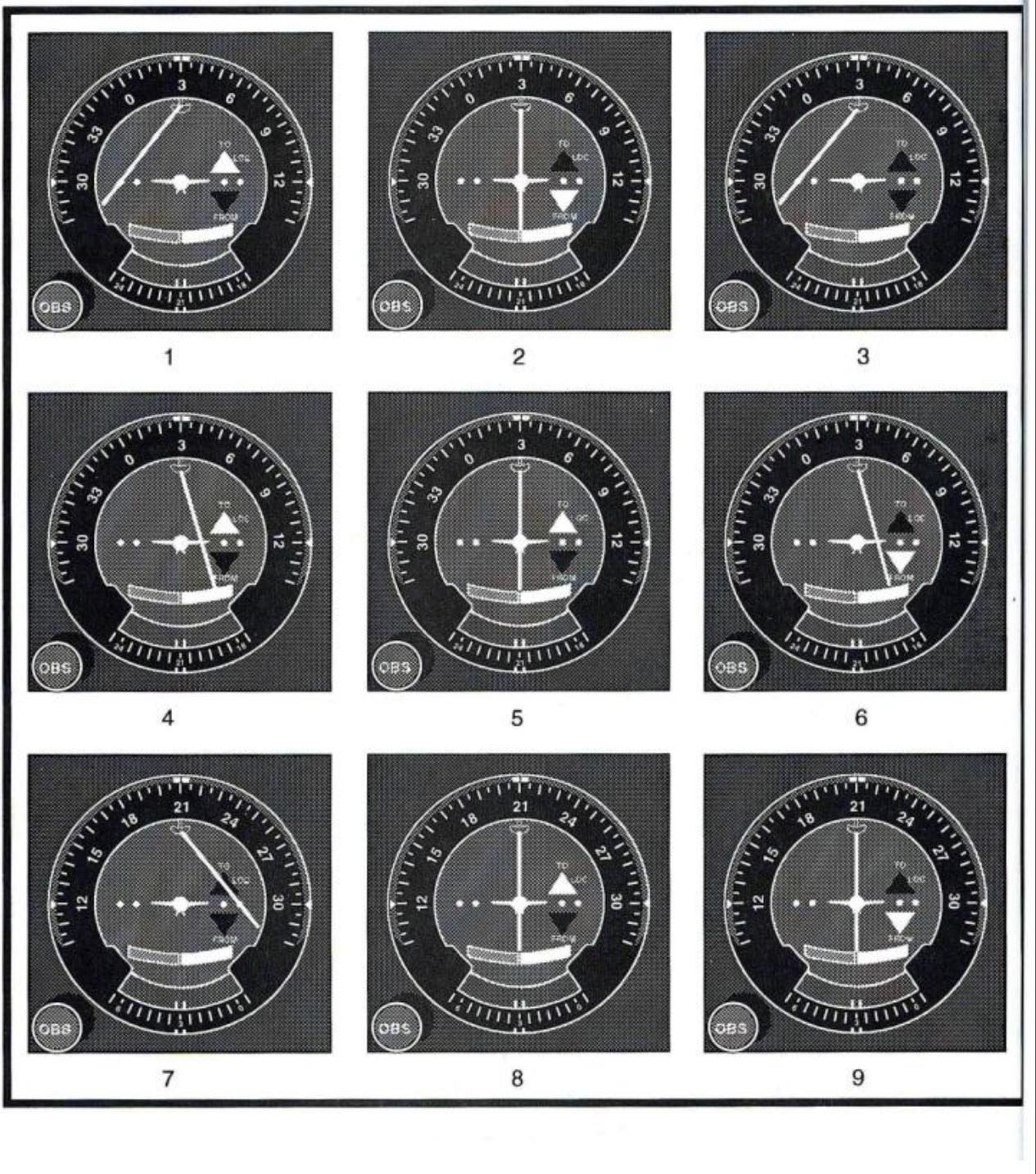
1	*	1	
			a) 42 minutos y 84 MN.
2		2	
			b) 42 minutos y 91 MN.
3		3	
			c) 44 minutos y 96 MN.

217 S 1

39.- (Referirse a la Figura 29, ilustración 5) El receptor VOR tiene la indicación mostrada. ¿La aeronave se encuentra sobre cuál radial?

Blank area for answer to question 217.





1	*	1	
a) 210°.			
2		2	
b) 030°.			
3		3	
c) 300°.			

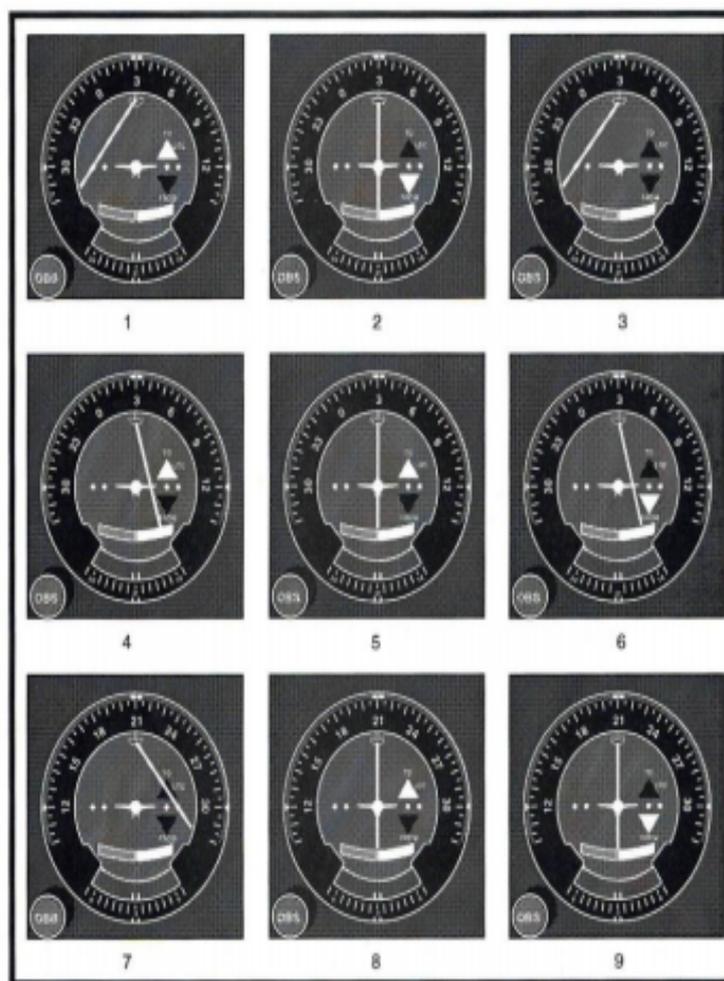
218 S 1

39.- (Referirse a la Figura 29, ilustración 5) El receptor VOR tiene la indicación mostrada. ¿La aeronave se encuentra sobre cuál radial?





Figura 29. VOR.



1	*	1		
a) 210°.				
2		2		
b) 030°.				
3		3		
c) 300°.				

219	S	1					
39.- La condición de viento que requiere máxima precaución para evitar la estela turbulenta durante el aterrizaje es:							
1		1					
a) Suave, ¼ de frente.							
2	*	2					
b) Suave, ¾ de cola.							
3		3					
c) Fuerte de frente.							

220	S	1					
39.- Se formará niebla si:							
1		1					
a) La temperatura desciende.							
2		2					
b) La temperatura aumenta a la del punto de rocío							
3	*	3					



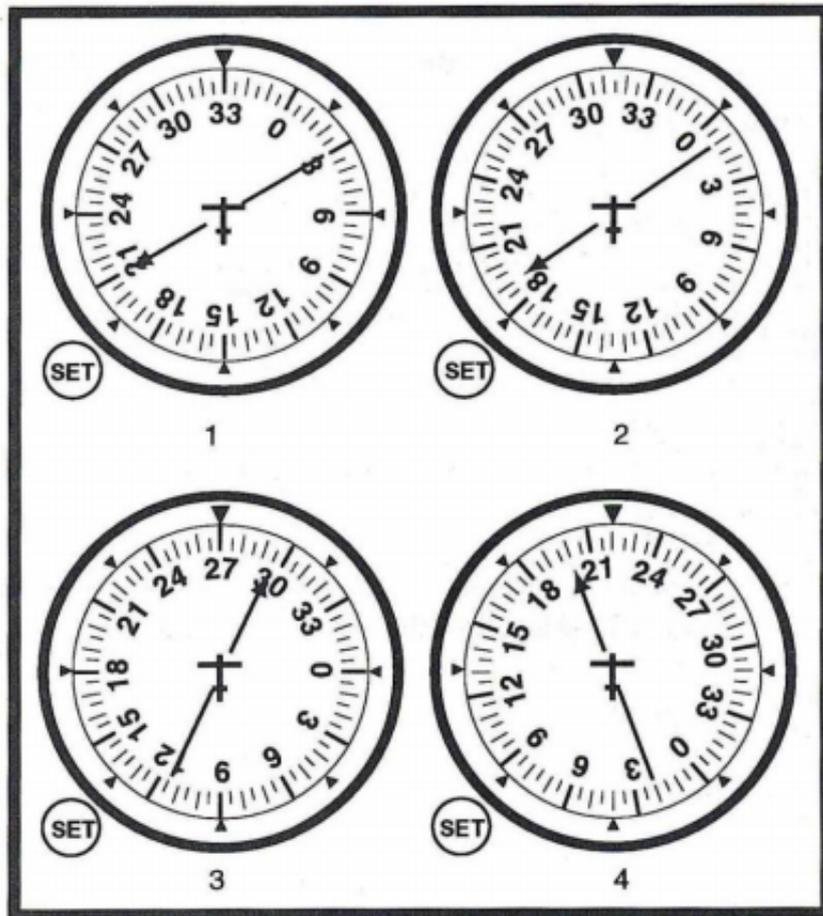


2		2	
b) Menor a la altitud de presión.			
3	*	3	
c) Mayor a la altitud de presión.			

229	S	1				
40.- ¿Qué condiciones favorecen la formación de niebla de radiación?						
1	*	1				
a) Humedad en capas bajas, poco o nada de viento, noches despejadas.						
2		2				
b) Humedad, aire tropical moviéndose sobre superficies de aguas frías costeras.						
3		3				
c) Movimiento de aires frío sobre superficies de agua más calientes.						

230	S	1				
40.- (Referirse a Figura 30, ilustración 1) Determinar la marcación magnética a la estación.						

Figura 30. ADF



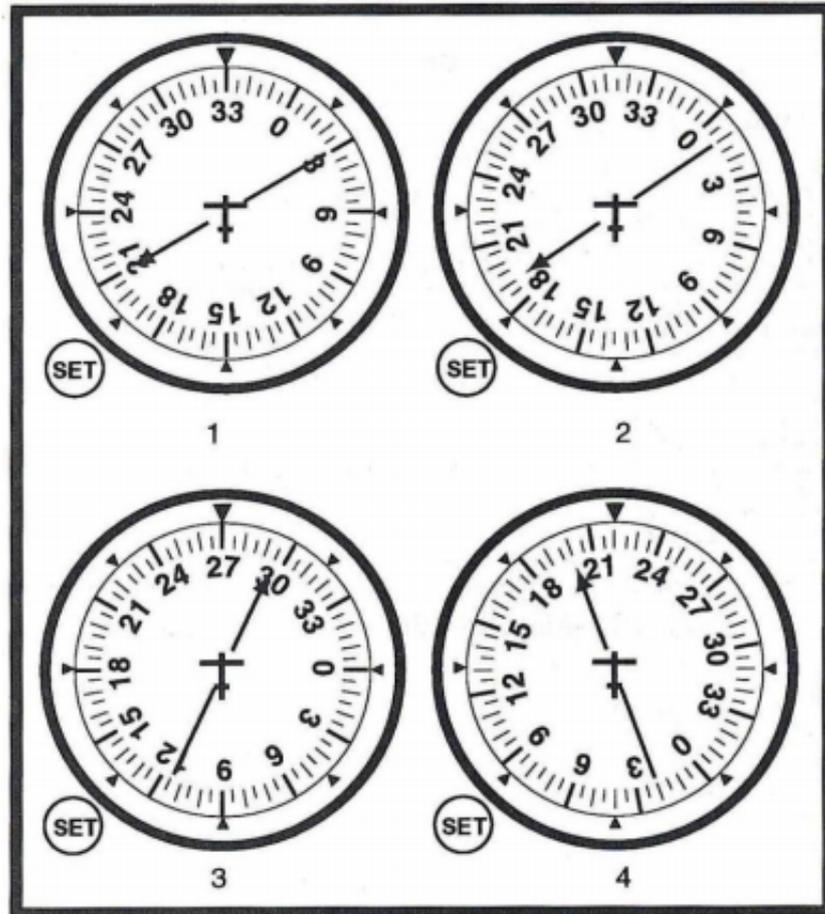
1		1	
a) 030°.			
2		2	
b) 180°.			
3	*	3	
c) 210°.			

231	S	1				
40.- (Referirse a Figura 30, ilustración 1) Determinar la marcación magnética a la estación.						





Figura 30. ADF



1		1					
							a) 030°.
2		2					
							b) 180°.
3	*	3					
							c) 210°.

232	S	1					
40.- Cuando se despegue detrás de una aeronave de gran porte, el piloto debería evitar la estela turbulenta manteniéndose en una trayectoria:							
		1					
							a) Por debajo y por el lado opuesto del viento respecto de la aeronave que precede.
		2	*	2			
							b) Por encima y por el lado del viento respecto a la aeronave que precede.
		3		3			
							c) Por debajo y del lado del viento respecto a la aeronave que precede.

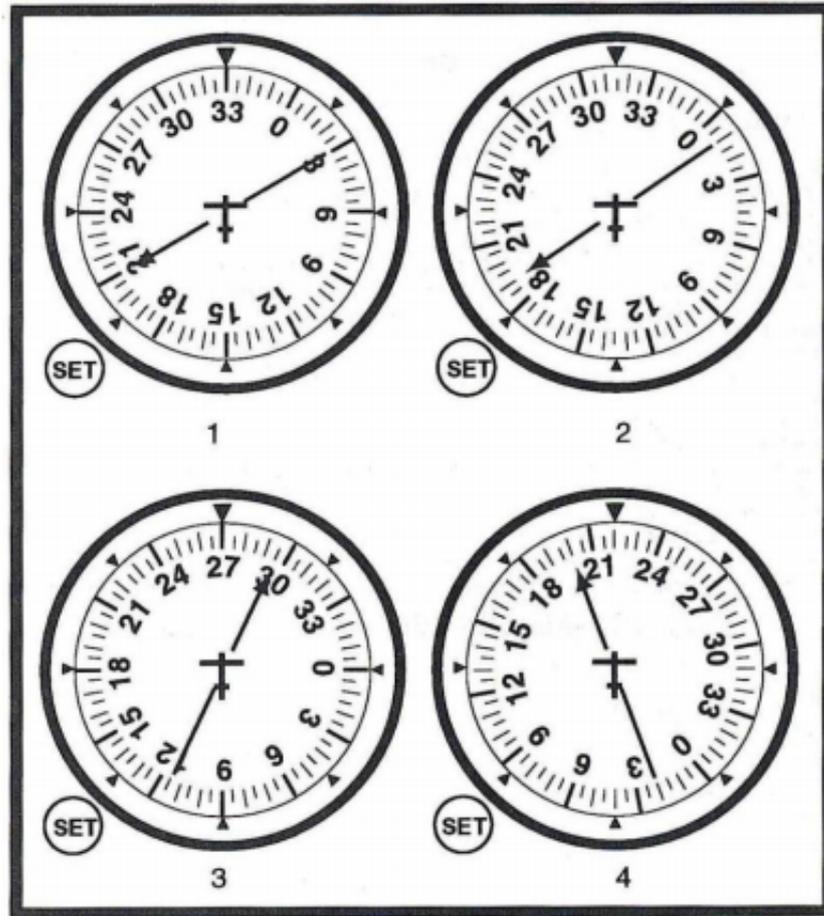
233	S	1					
40.- La mayoría de las colisiones en el aire ocurren durante:							
		1		1			
							a) Días de neblina.
		2	*	2			
							b) Días claros.
		3		3			
							c) Noches nubladas.

234	S	1					
41.- (Referirse a Figura 30, ilustración 2) ¿Qué marcación magnética debería usar el piloto para volar hacia la estación?							





Figura 30. ADF



1		1	
		a) 010°.	
2		2	
		b) 145°.	
3	*	3	
		c) 190°.	

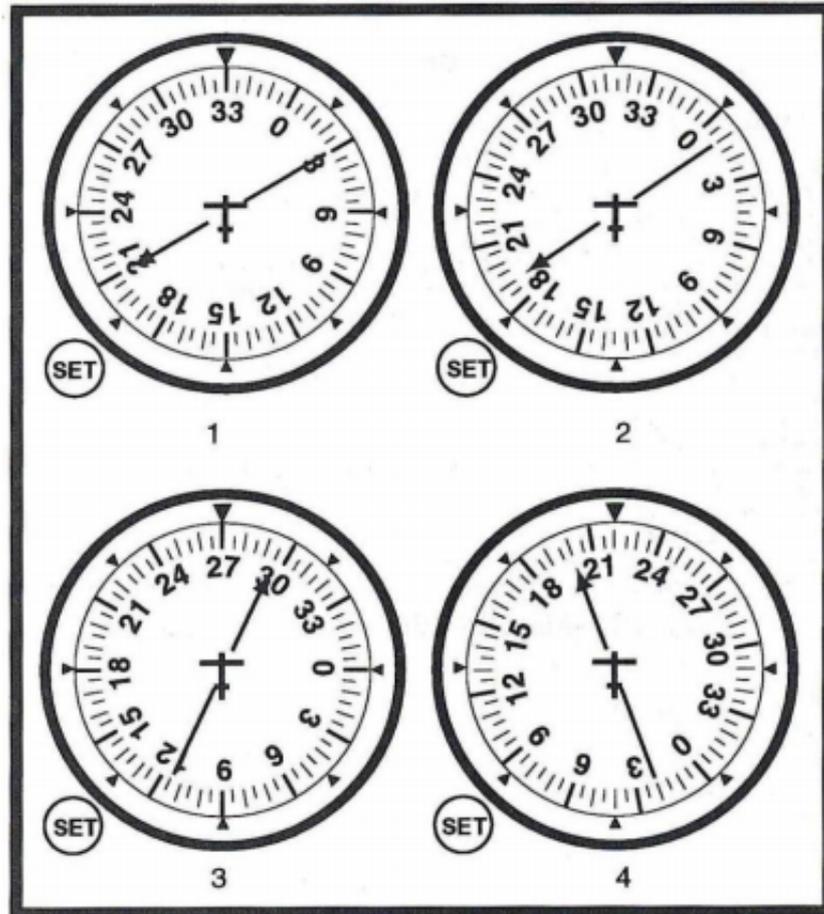
235 S 1

41.- (Referirse a Figura 30, ilustración 2) ¿Qué marcación magnética debería usar el piloto para volar hacia la estación?





Figura 30. ADF



1		1				
						a) 010°.
2		2				
						b) 145°.
3	*	3				
						c) 190°.

236	S	1					
41.- Antes de iniciar cada maniobra, los pilotos deberían:							
1		1					
							a) Verificar la altitud, la velocidad indicada y las indicaciones de rumbo.
2	*	2					
							b) Observar el área completa para evitar colisiones.
3		3					
							c) Anunciar sus intenciones al CTA más cercano.

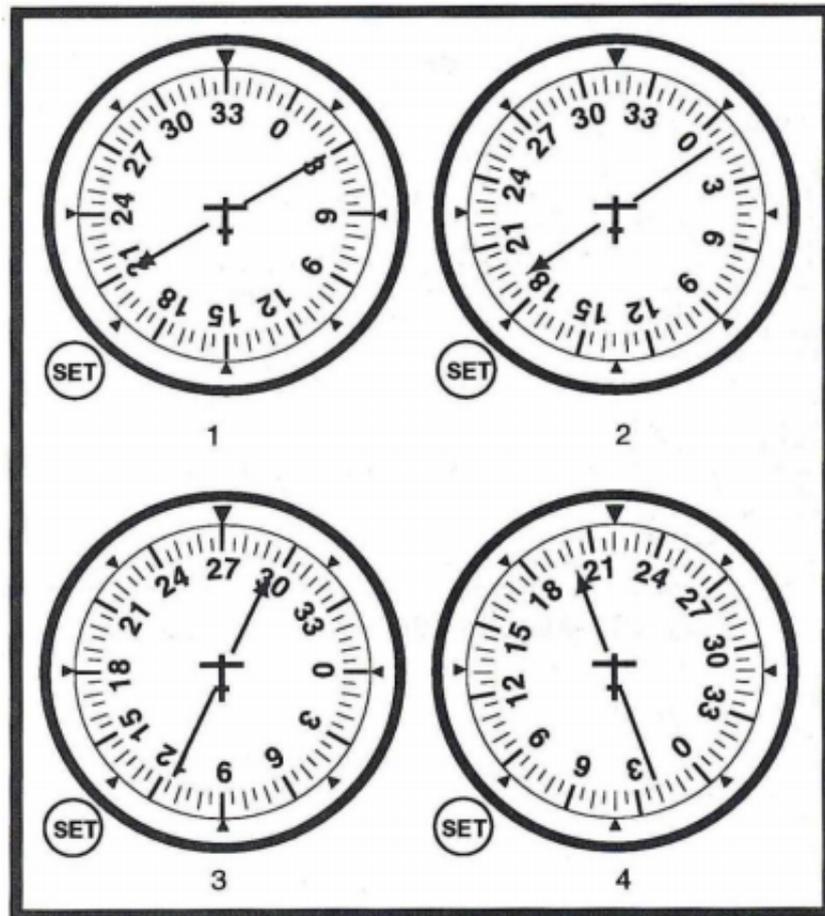
237	S	1					
42.- ¿Qué efecto tiene la neblina sobre la capacidad para observar tránsito o terreno durante el vuelo?							
1		1					
							a) La neblina causa que los ojos se enfoquen al infinito.
2		2					
							b) Los ojos tienden a trabajar demasiado en la neblina y no detectan movimientos relativos fácilmente.
3	*	3					
							c) Todas las características del tránsito o terreno parecen encontrarse más lejos de lo que están.

238	S	1					
42.- (Referirse a la Figura 30, ilustración 2) Determine el rumbo aproximado para interceptar la marcación 180° hacia la estación.							





Figura 30. ADF



1		1	
		a) 040°.	
2		2	
		b) 160°.	
3	*	3	
		c) 220°.	

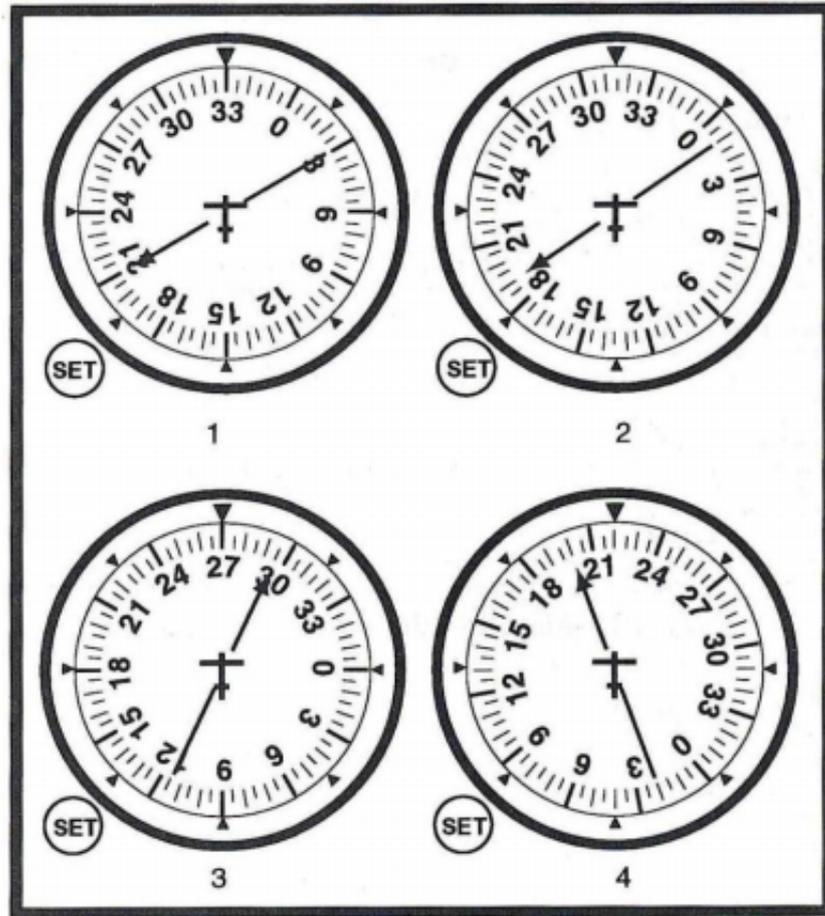
239 S 1

42.- (Referirse a la Figura 30, ilustración 2) Determine el rumbo aproximado para interceptar la marcación 180° hacia la estación.





Figura 30. ADF



1		1	
		a) 040°.	
2		2	
		b) 160°.	
3	*	3	
		c) 220°.	

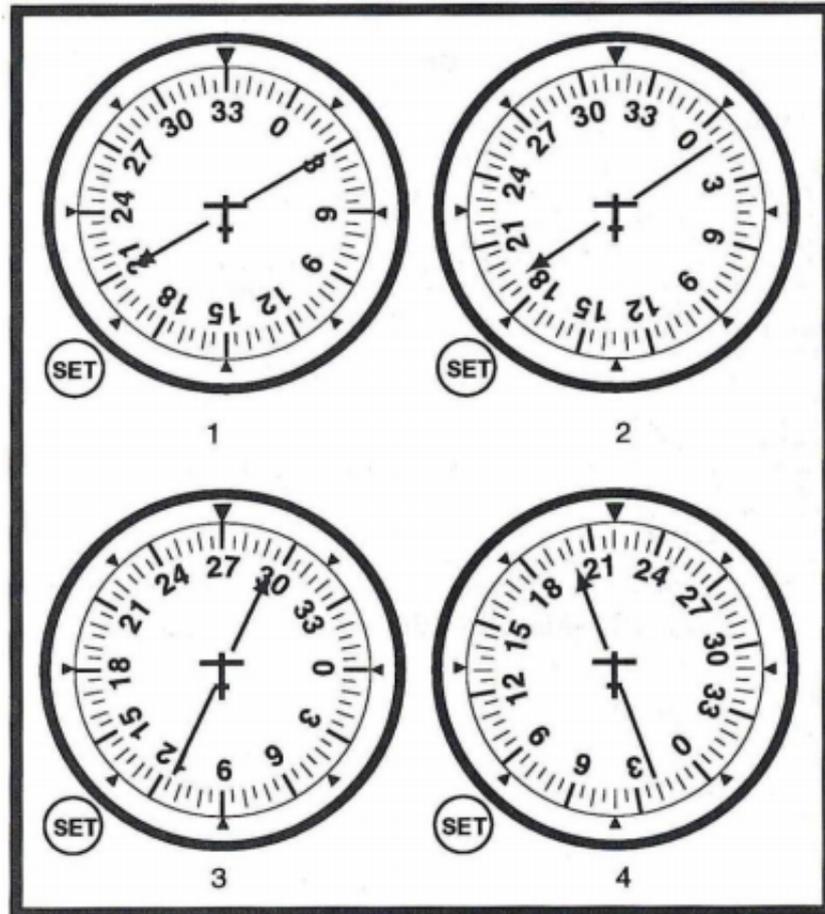
240 S 1

43.- (Referirse a Figura 30, ilustración 3) ¿Cuál es la marcación magnética desde la estación?





Figura 30. ADF



1		1	
	a)	025°.	
2	*	2	
	b)	115°.	
3		3	
	c)	295°.	

241 S 1

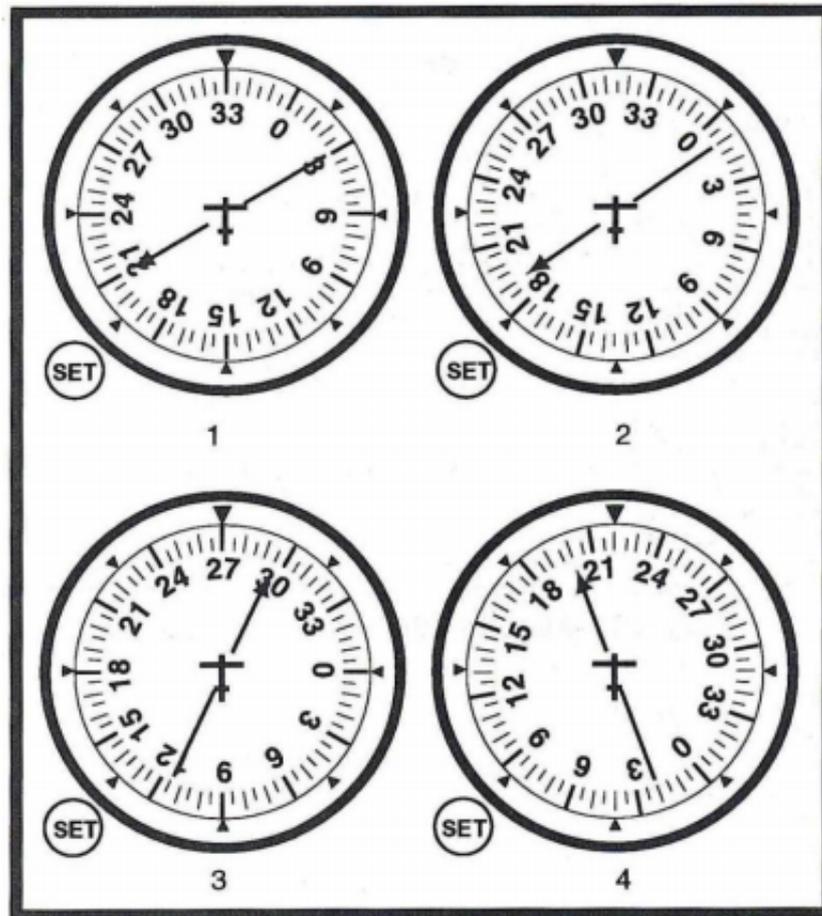
43.- (Referirse a Figura 30, ilustración 3) ¿Cuál es la marcación magnética desde la estación?

Blank area for the answer to question 43.





Figura 30. ADF



1		1		
		a) 025°.		
2	*	2		
		b) 115°.		
3		3		
		c) 295°.		

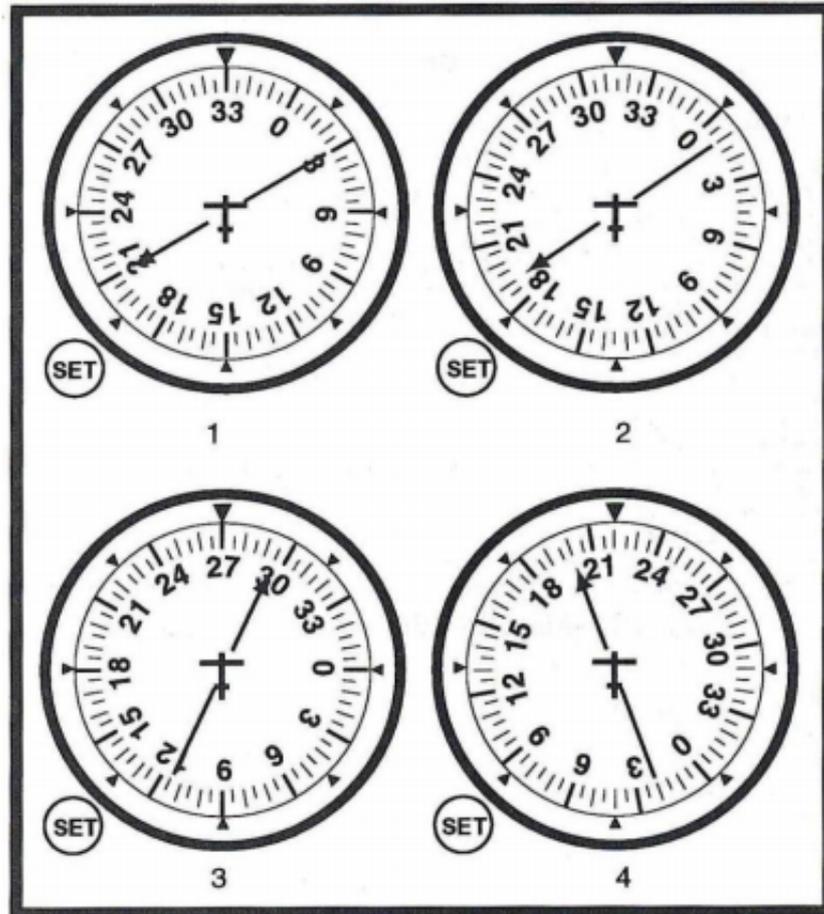
242	S	1				
43.- El método más eficaz para encontrar otra aeronave para evitar colisiones durante el vuelo diurno consiste en utilizar:						
1		1				
		a) Una concentración espaciada regularmente en las posiciones 3, 9 y 12 en punto.				
2	*	2				
		b) Una serie de movimientos oculares cortos, regularmente espaciados, para buscar en cada sector de 10 grados.				
3		3				
		c) Visión periférica al observar pequeños sectores y utilizar la visión no enfocada en el centro.				

243	S	1				
44.- (Referirse a Figura 30) ¿Cuál de las indicaciones representa a la aeronave en curso hacia la estación con viento cruzado de la derecha?						





Figura 30. ADF



1		1		
	a)	1.		
2		2		
	b)	2.		
3	*	3		
	c)	4.		

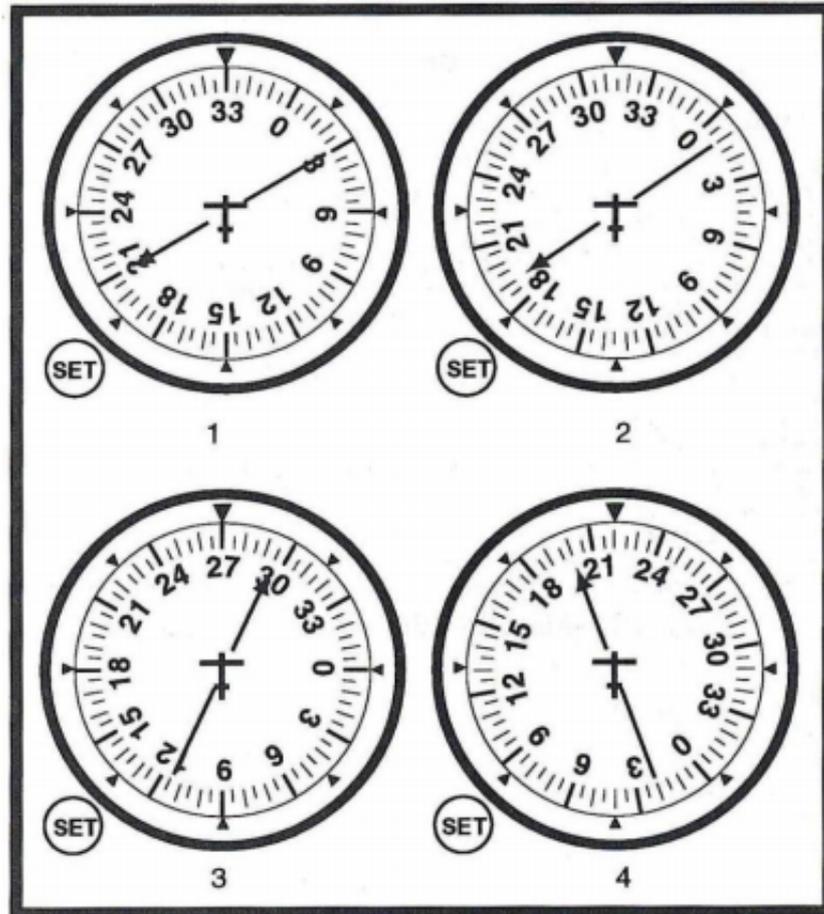
244 S 1

44.- (Referirse a Figura 30) ¿Cuál de las indicaciones representa a la aeronave en curso hacia la estación con viento cruzado de la derecha?





Figura 30. ADF



1		1		
		a) 1.		
2		2		
		b) 2.		
3	*	3		
		c) 4.		

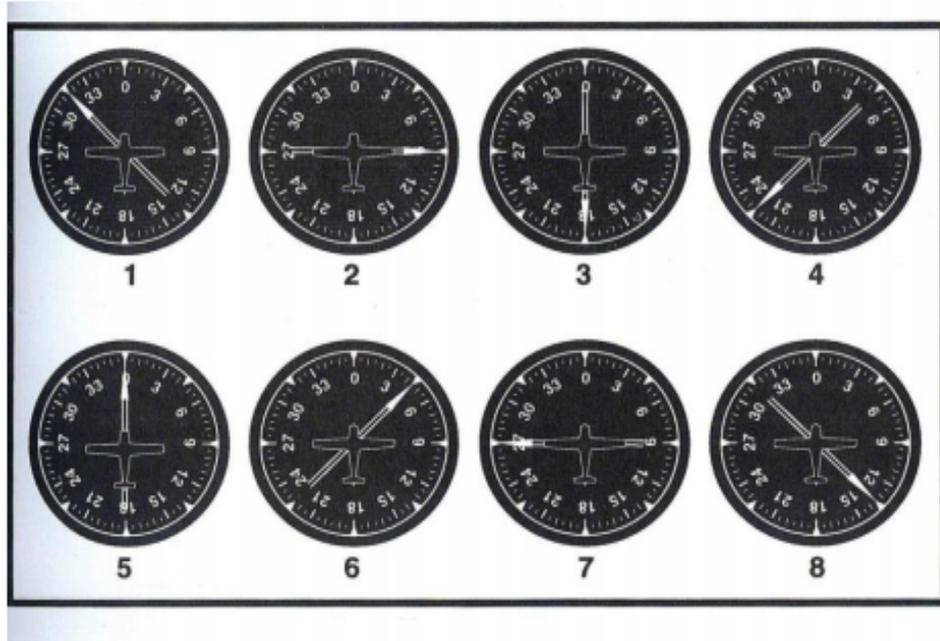
245	S	1					
45.- ¿Cómo puede determinar si hay otra aeronave en curso de colisión con su aeronave?							
1		1					
a) La otra aeronave parecerá siempre que se agranda o achica en un ritmo rápido.							
2		2					
b) La nariz de cada avión apunta al mismo punto en el espacio.							
3	*	3					
c) No habrá movimiento relativo aparente entre su aeronave y la otra.							

246	S	1					
45.- (Referirse a Figura 31, Ilustración 1) La marcación relativa a la estación es:							





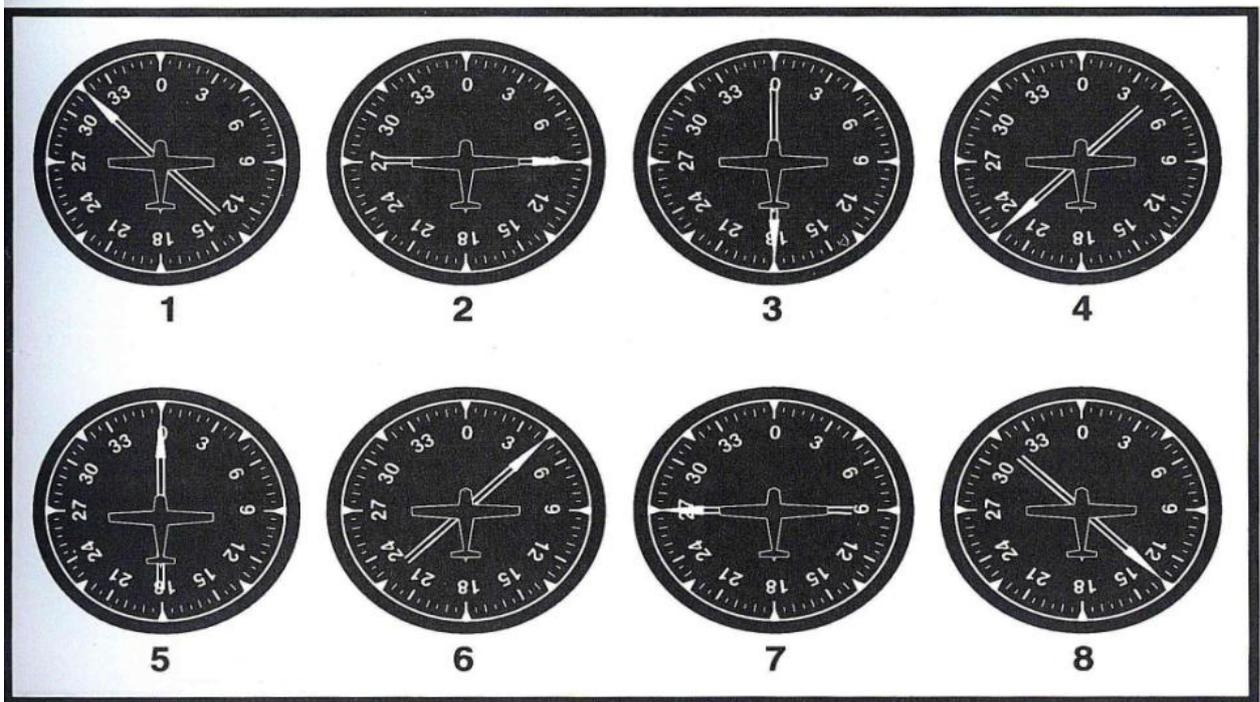
Figura 31. ADF



1		1		
		a) 045°.		
2		2		
		b) 180°.		
3	*	3		
		c) 315°.		

247 S 1

45.- (Referirse a Figura 31, Ilustración 1) La marcación relativa a la estación es:

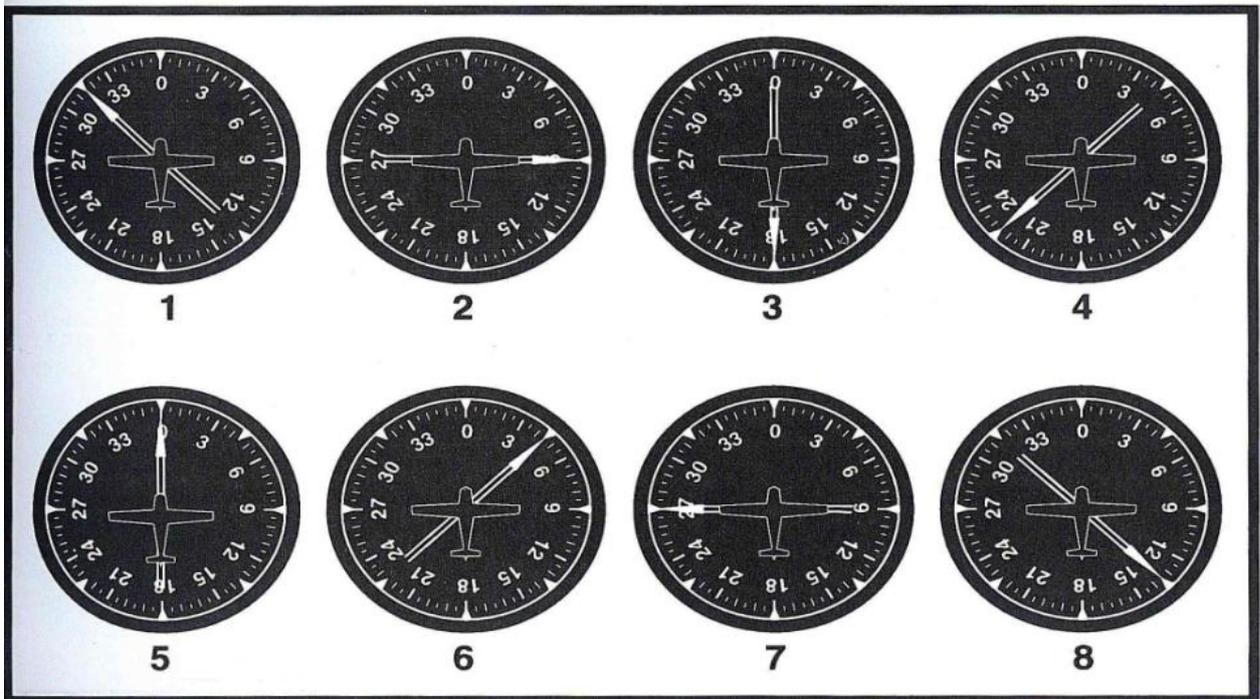




1		1	
a) 045°.			
2		2	
b) 180°.			
3	*	3	
c) 315°.			

248 S 1

46.- (Referirse a Figura 31, ilustración 4) Con un rumbo magnético de 320°, la marcación magnética hacia la estación (QDM) es:



1		1	
a) 005°.			
2	*	2	
b) 185°.			
3		3	
c) 225°.			

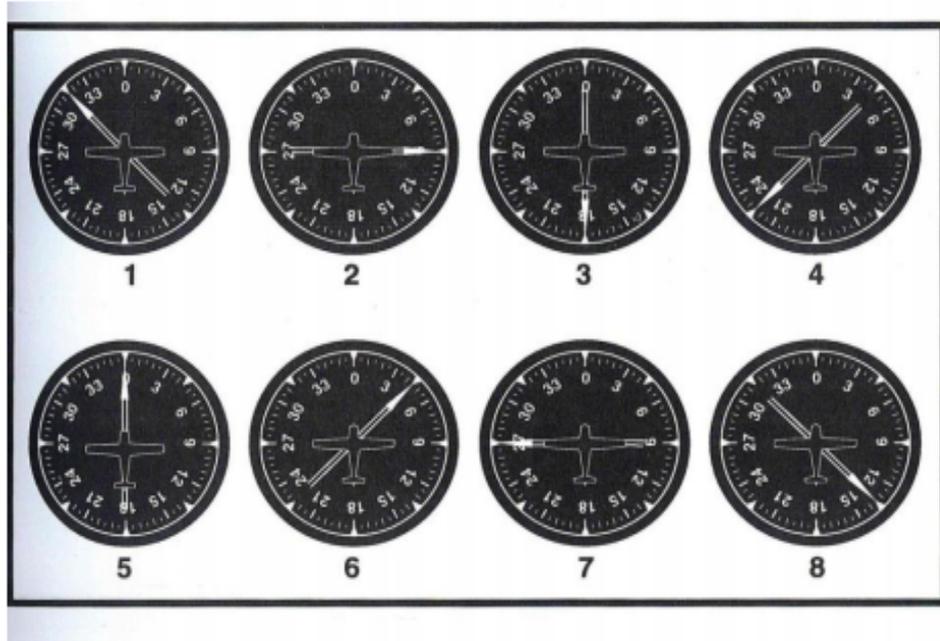
249 S 1

46.- (Referirse a Figura 31, ilustración 4) Con un rumbo magnético de 320°, la marcación magnética hacia la estación (QDM) es:





Figura 31. ADF

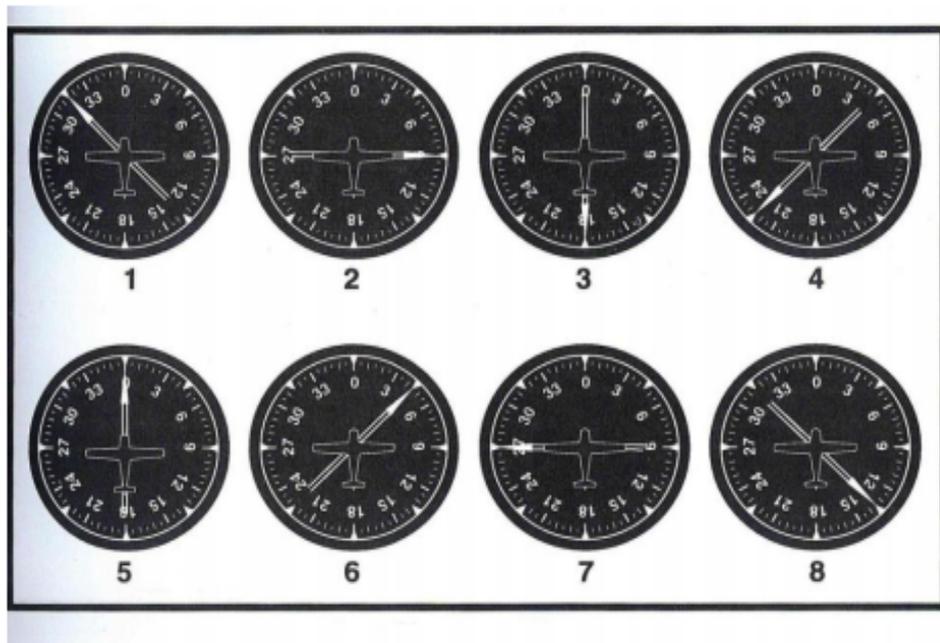


1		1	
		a) 005°.	
2	*	2	
		b) 185°.	
3		3	
		c) 225°.	

250 S 1

47.- (Referirse a Figura 31, ilustración 6) Con un rumbo magnético de 120°, la marcación magnética a la estación (QDM) es:

Figura 31. ADF

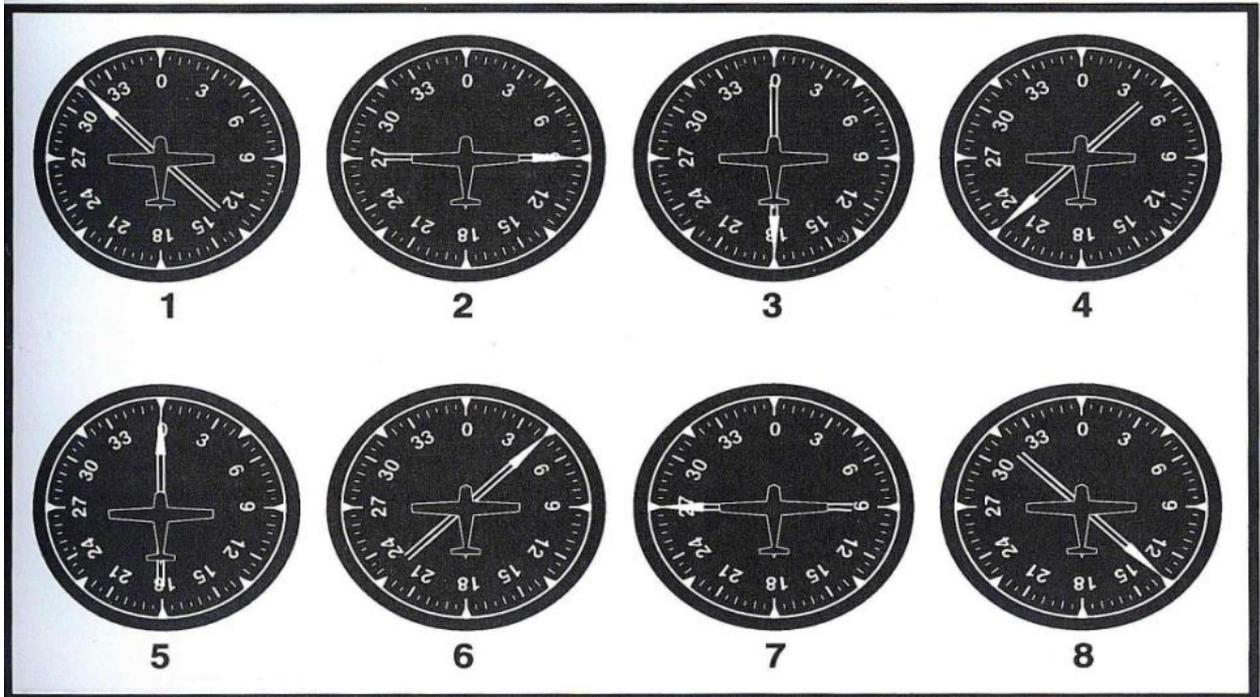




1		1	
		a) 045°.	
2	*	2	
		b) 165°.	
3		3	
		c) 270°.	

251	S	1				
-----	---	---	--	--	--	--

47.- (Referirse a Figura 31, Ilustración 6) Con un rumbo magnético de 120°, la marcación magnética a la estación (QDM) es:



1		1	
		a) 045°.	
2	*	2	
		b) 165°.	
3		3	
		c) 270°.	

252	S	1				
-----	---	---	--	--	--	--

48.- ¿De cuántos satélites está compuesto el sistema global de posición (GPS)?

1		1	
		a) 25.	
2		2	
		b) 22.	
3	*	3	
		c) 24.	

253	S	1				
-----	---	---	--	--	--	--

483- El Modelo de James Reason es la representación grafica de una cadena de errores a traves de un modelo que contempla Fallas Latentes, Fallas Activas y las Defensas que deben interponerse a efectos de cortar dicha cadena.

1	*	1	
		a) verdadero.	
2		2	
		b) falso.	

254	S	1				
-----	---	---	--	--	--	--

484- En su concepto, la Seguridad Operacional se define como:

1		1	
		a) un estado en cual el riesgo de lesiones a personas o daños a los bienes es eliminado mediante la aplicacion de medidas preventivas rigurosas, fiscalizadas por la Autoridad Aeronautica competente.	
2	*	2	





b) un estado en que el riesgo de lesiones a personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgo.

3

3

c) Ambas son falsas.

255

S

1

485- En su concepto, ¿cual es el factor que afecta mayormente los accidentes considerados evitables?:

1

1

a) fallas estructurales de la aeronave.

2

*

2

b) error humano.

3

3

c) fallas mecánicas.

256

S

1

486- ¿Cual es el primer paso en la toma de decisiones para un efectivo manejo de una situación de riesgo?:

1

1

a) identificarlo.

2

*

2

b) detectarlo.

3

3

c) evaluarlo.

257

S

1

49.- ¿Cuál es el mínimo número de satélites observables en cualquier parte de la tierra?

1

1

a) 6.

2

*

2

b) 5.

3

3

c) 4.

258

S

1

5.- ¿A cuántos metros equivale una milla terrestre (SM)?

1

1

a) 1852 m.

2

*

2

b) 1609 m.

3

3

c) 1000 m.

259

S

1

5.- ¿Qué establece el principio de Bernulli?

1

1

a) Que por cada acción hay una reacción igual y opuesta.

2

2

b) Que una fuerza hacia arriba se genera en la medida que la superficie inferior del ala (intradós) deflexa el aire hacia abajo.

3

*

3

c) Que el aire circulando sobre la superficie superior del ala (extradós) provoca una caída de presión sobre la misma.

260

S

1

5.- ¿Qué sigla representa la velocidad de maniobra de diseño?

1

*

1

a) VA.

2

2

b) VLO.

3

3

c) VNE.

261

S

1

5.- ¿Qué visibilidad mínima en tierra es requerida para que un Piloto Privado pueda iniciar un vuelo desde un aeródromo controlado?

1

1

a) 1500 metros.

2

*

2

b) 5 kilómetros.

3

3

c) 3000 metros.

262

S

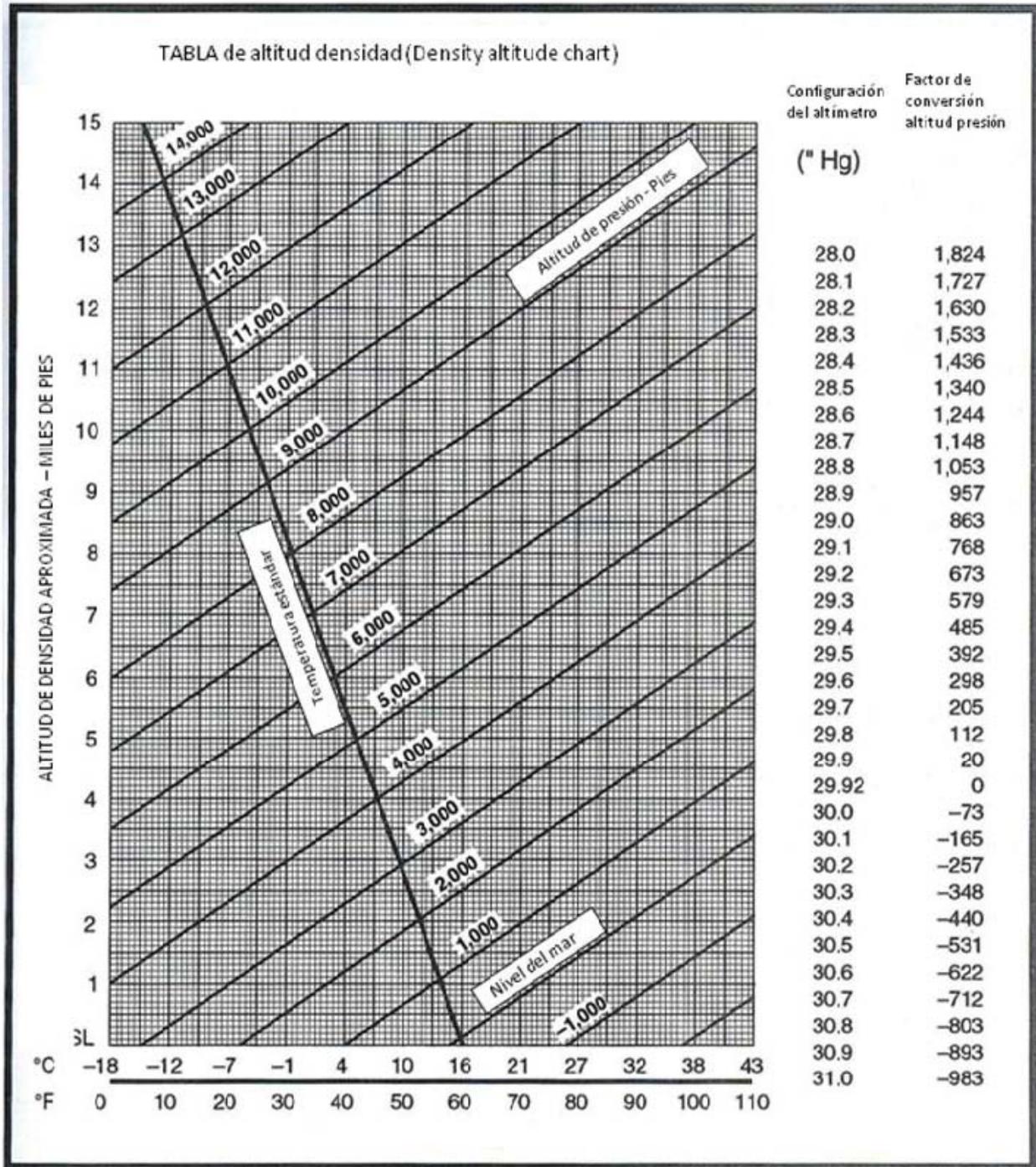
1

5.- (Refiérase a la Figura 8). Determine la altitud de densidad para estas condiciones:





Lectura del altímetro..... 29.25
 Temperatura de la pista..... +81° F
 Elevación de aeropuerto..... 5250 pies MSL



1	1		
2	*	2	
3		3	

a) 4600 pies MSL.
 b) 5877 pies MSL.
 c) 8500 pies MSL.





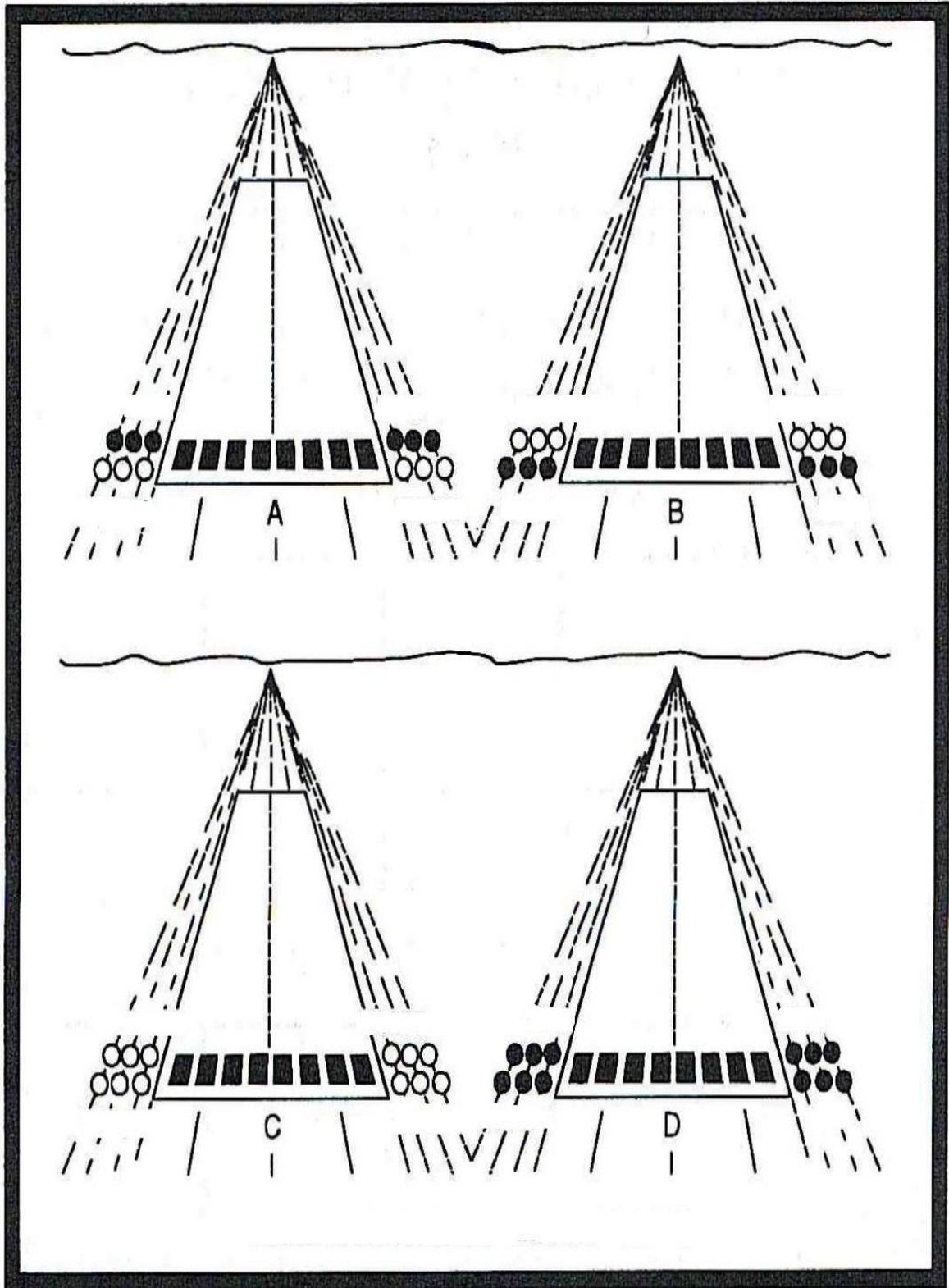
263	S	1							
5.- Los centros de baja presión están asociados a									
1			1						
a) Cielo claro.									
2			2						
b) Tiempo bueno y estable.									
3	*		3						
c) Abundante nubosidad en capas bajas y medias.									

264	S	1							
5.- Una indicación de senda de planeo levemente alta causada por un indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI) es:									
1			1						
a) Cuatro luces blancas.									
2	*		2						
b) Tres luces blancas y una luz roja.									
3			3						
c) Dos luces blancas y dos luces rojas.									

265	S	1							
50.- ¿Cuántos satélites se requieren para recibir información de posición en tres dimensiones (latitud, longitud y altitud), y cálculos de tiempo?									
1			1						
a) 5.									
2			2						
b) 6.									
3	*		3						
c) 4.									

266	S	1							
6.- La ilustración A indica que la aeronave se encuentra:									





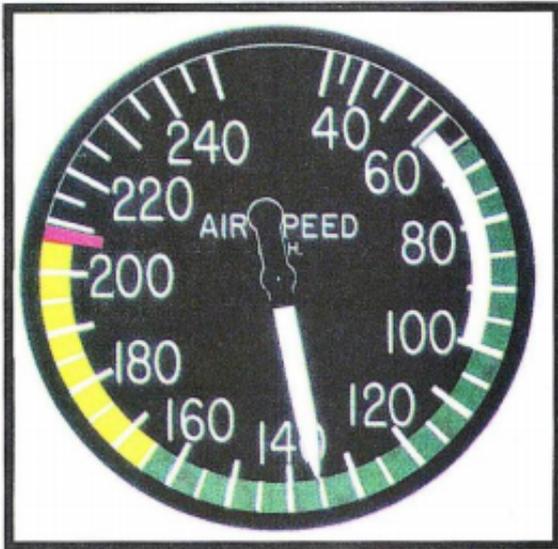


2	*	2	
b) 2° C cada 300 metros (1000 pies).			
3		3	
c) 2° C cada 1000 metros.			

271	S	1					
6.- Las cuatro fuerzas que actúan sobre una aeronave en vuelo son:							
1	*	1					
a) Sustentación, peso, tracción y resistencia.							
2		2					
b) Sustentación, peso, gravedad y tracción.							
3		3					
c) Sustentación, gravedad, potencia y fricción.							

272	S	1					
6.- Si se mantiene una velocidad terrestre de 120 nudos, ¿cuánto tiempo será necesario para volar una distancia de 480 NM?							
1		1					
a) 5 hs.							
2		2					
b) 4 hs 20 m.							
3	*	3					
c) 4 hs.							

273	S	1					
7.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a las fuerzas opuestas que actúan sobre un avión en vuelo nivelado?							
1		1					
a) El empuje es mayor que la resistencia al avance y el peso y sustentación son equivalentes.							
2		2					
b) El empuje es mayor que la resistencia al avance y la sustentación es mayor que el peso.							
3	*	3					
c) Dichas fuerzas son equivalentes.							

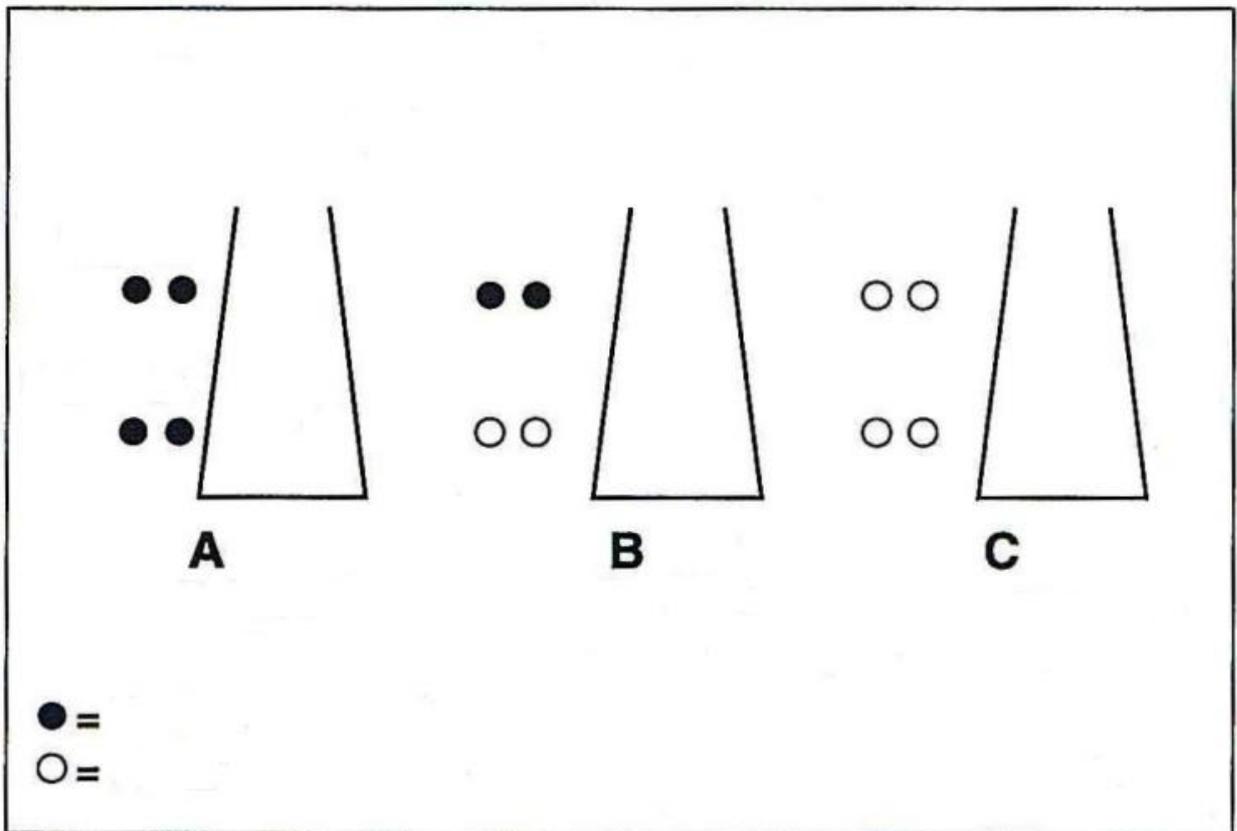
274	S	1					
7.- ¿Cuál color identifica la velocidad de nunca exceder?							
Figura 4. Indicador de velocidad							
							
1		1					
a) El límite inferior del arco amarillo.							
2		2					
b) El límite superior del arco blanco.							
3	*	3					
c) La línea radial roja.							

275	S	1					
-----	---	---	--	--	--	--	--





7.- Las luces VASI, indicadas en la ilustración C, muestran que el avión se encuentra:



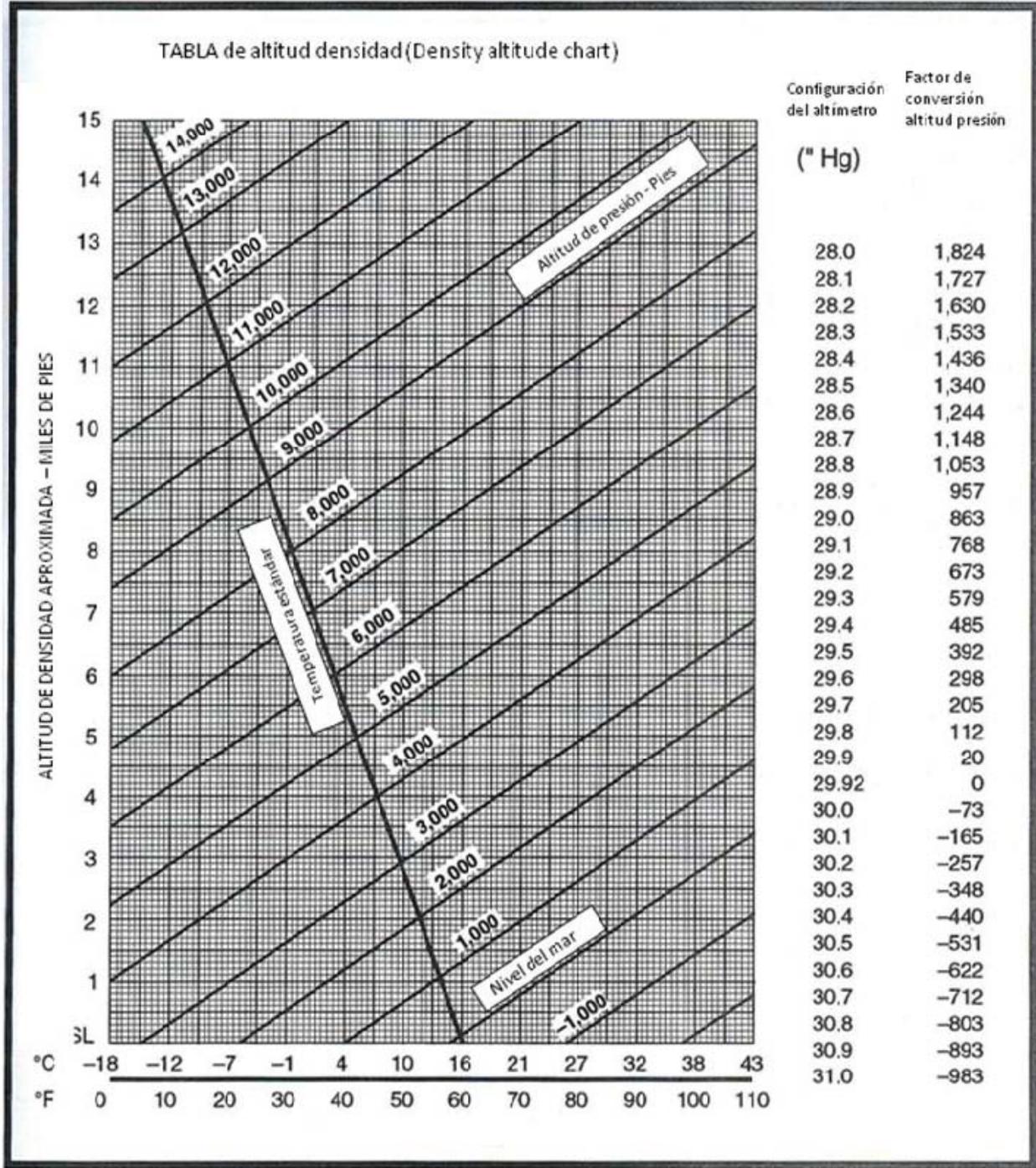
1		1		
	a) Fuera de curso a la izquierda.			
2	*	2		
	b) Encima de la senda de planeo.			
3		3		
	c) Debajo de la senda de planeo.			

276	S	1					
-----	---	---	--	--	--	--	--

7.- (Refiérase a la Figura 8). Determine la altitud de densidad para las siguientes condiciones:

Ajuste del altímetro..... 30.35
 Temperatura de la pista..... +25° F
 Elevación de aeropuerto..... 3894 pies MSL





1		1				
a) 2000 pies MSL.						
2		2				
b) 2900 pies MSL.						
3		*	3			
c) 3500 pies MSL.						

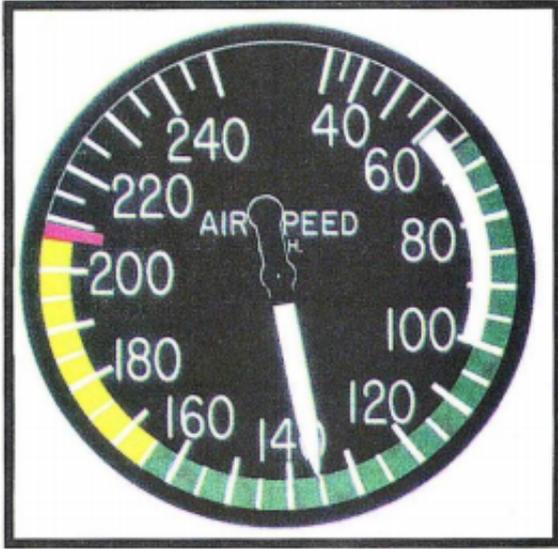
277	S	1					
7.- La temperatura estándar a nivel del mar es de:							
1		1					
a) 13° C.							





2	*	2	
b) 15° C.			
3		3	
c) 15° F.			

278	S	1				
7.- Si se mantiene una velocidad terrestre de 139 nudos, ¿cuánto tiempo será necesario para volar una distancia de 236 millas náuticas?						
1		1				
a) 1 h y 38 m.						
2		2				
b) 1 h y 18 m.						
3	*	3				
c) 1 h y 42 m.						

279	S	1				
8.- ¿Cuál color identifica la velocidad de pérdida sin potencia con configuración determinada?						
Figura 4. Indicador de velocidad						
						

1		1				
a) El límite superior del arco verde.						
2		2				
b) El límite superior del arco blanco.						
3	*	3				
c) El límite inferior del arco verde.						

280	S	1				
8.- ¿Cuáles son los valores estándares de temperatura y presión para el nivel del mar?						
1	*	1				
a) 15° C y 29.92" Hg.						
2		2				
b) 59° C y 1013.2 milibares.						
3		3				
c) 59° F y 29.92 milibares.						

281	S	1				
8.- ¿Cuándo las cuatro fuerzas que actúan sobre una aeronave se encuentran en equilibrio?						
1	*	1				
a) Durante el vuelo a velocidad constante.						
2		2				
b) Cuando durante el vuelo la aeronave está acelerando.						
3		3				
c) Cuando la aeronave se encuentra detenida en tierra.						

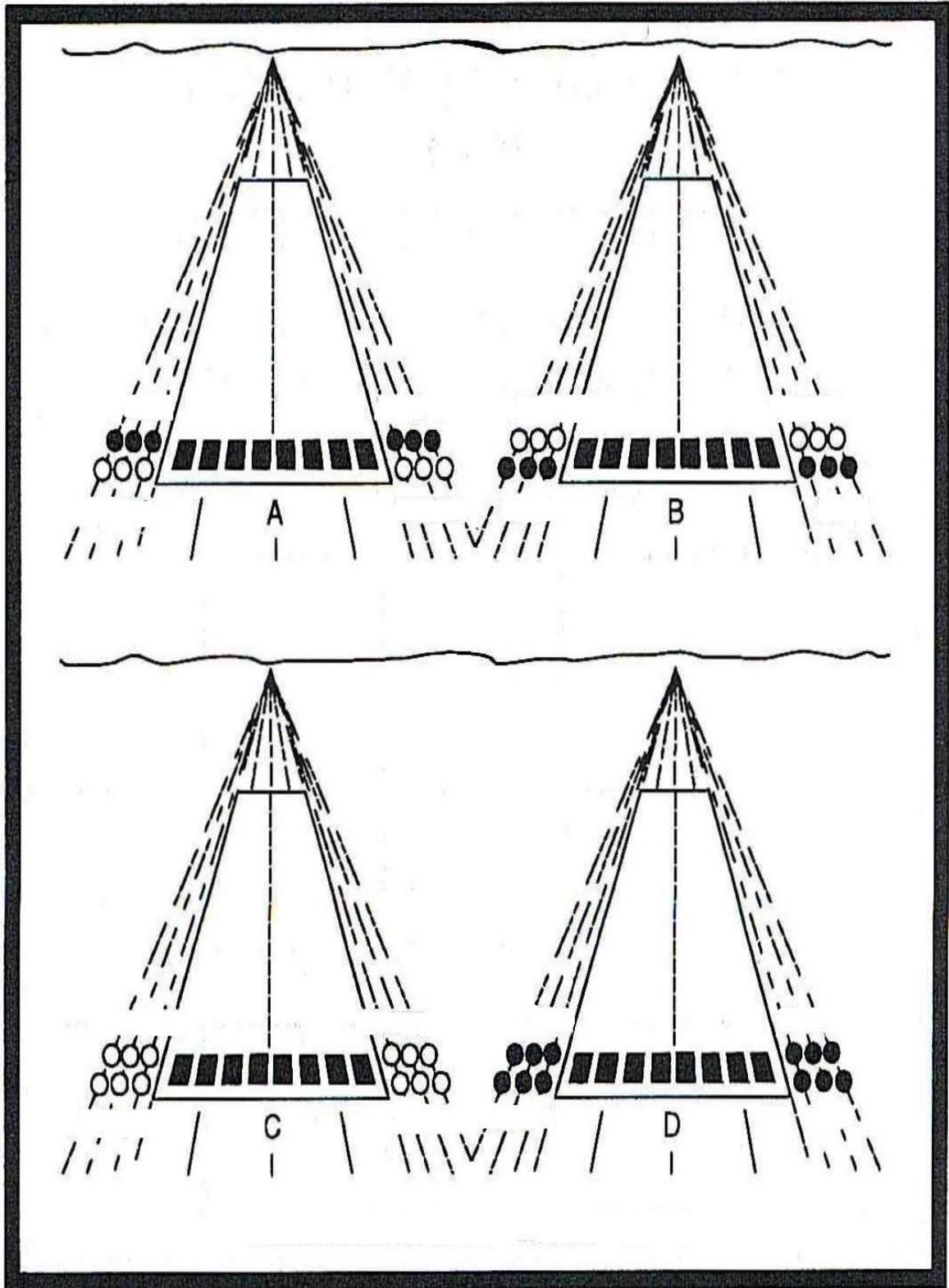
282	S	1				
-----	---	---	--	--	--	--



8.- ¿En qué condición meteorológica es probable hablar de una inversión de temperatura?			
1		1	
a) Con nubes de gran desarrollo vertical sobre una altura de inversión.			
2		2	
b) Buena visibilidad en las capas bajas de la atmósfera y pobre visibilidad sobre la zona de inversión.			
3	*	3	
c) Un incremento de la temperatura a medida que aumenta la altitud.			

283	S	1							
8.- Durante la aproximación final a una pista de aterrizaje equipada con un VASI estándar de dos barras, las luces se ven tal como se muestra en la ilustración B. Esto significa que la aeronave se encuentra:									





1	1	
---	---	--





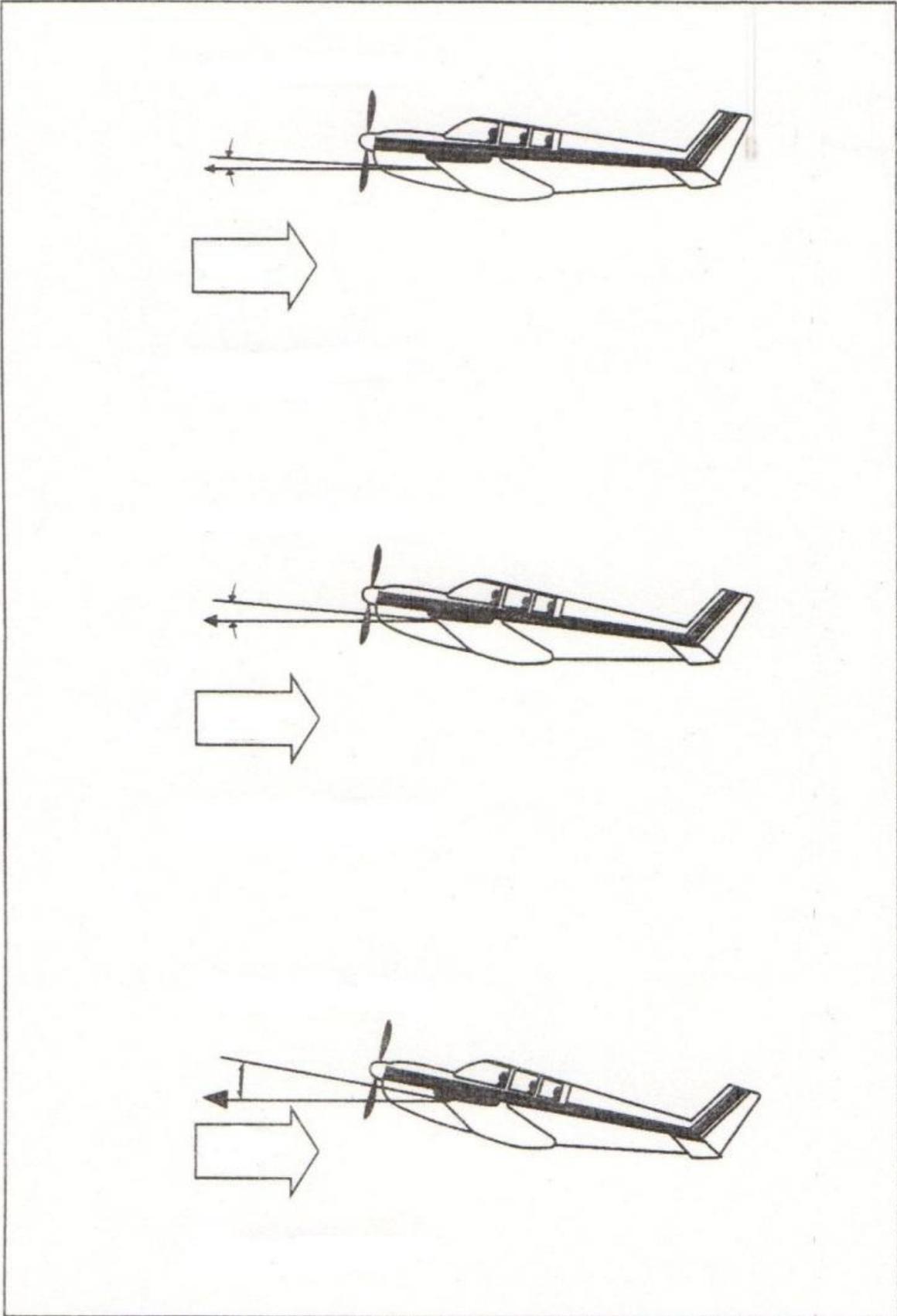
3	*	3	
---	---	---	--

C) CORTANDO MAGNETOS, SI HUBO DETONACIÓN, EL MOTOR SE DETIENE, MIENTRAS QUE CON AUTO-ENCENDIDO SIGUE GIRANDO.

306	S	1					
-----	---	---	--	--	--	--	--

De la siguiente imagen graficada cual de los tres aviones se encuentra con mayor angulo de ataque.



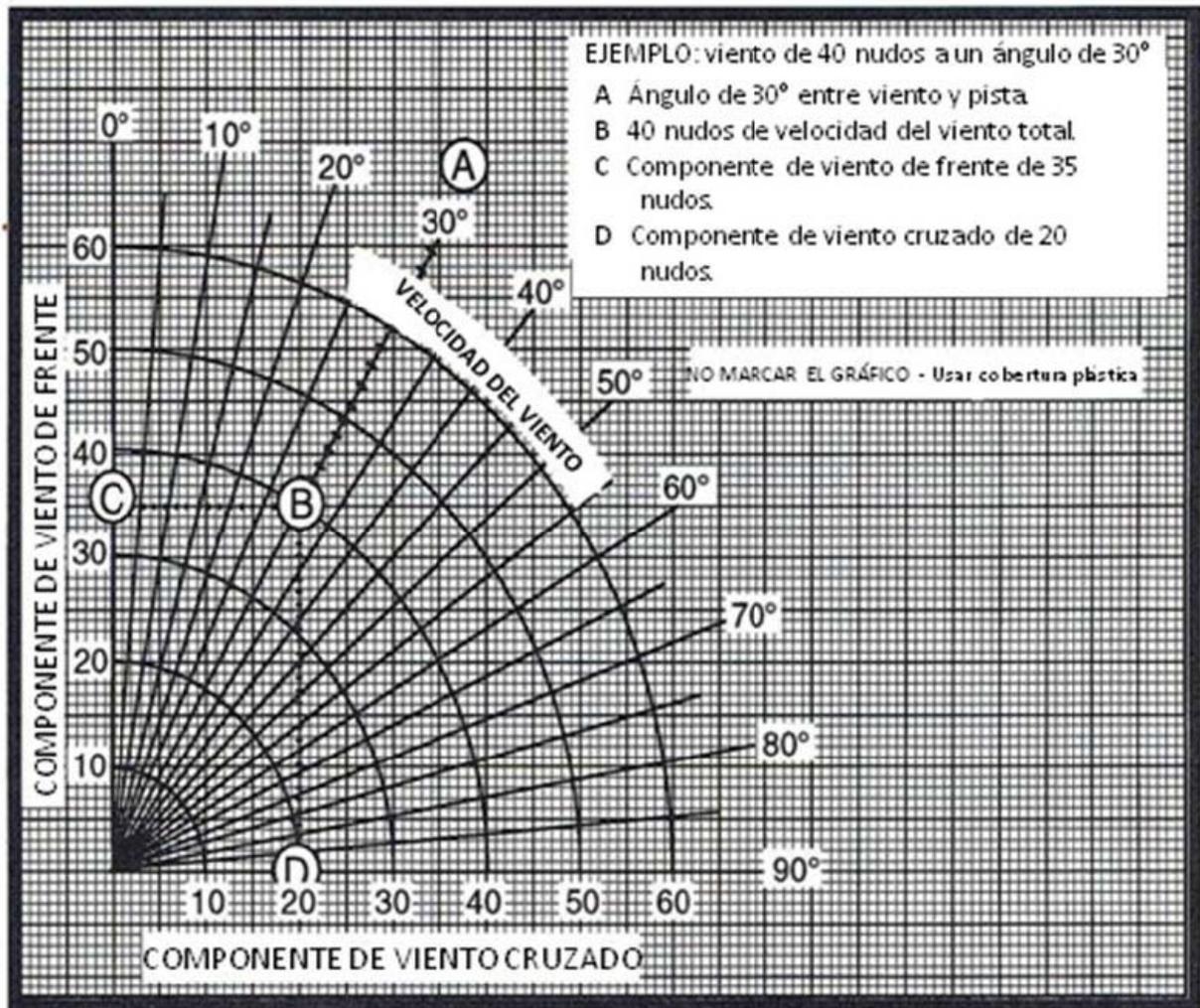




1	1		
a) Imagen Superior			
2	2		
b) imagen del centro			
3	*	3	
c) imagen inferior			

307 S 1

Determine la velocidad de viento máxima para viento de frente de 45° si el componente máximo de viento cruzado para el avión es de 25 nudos:



308 S 1

DURANTE LA COMPROBACIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS MAGNETOS, SEGÚN EL TIPO DE MOTOR, LA CÁIDA MÁXIMA DE RPM, ESTARÁ COMPRENDIDA ENTRE:

1	*	1	
A) 50 Y 175 RPM.			
2		2	
B) 100 A 250 RPM.			
3		3	
C) 500 Y 700 RPM.			

309 S 1

Eje lateral es:

1		1	
---	--	---	--





1		1		
a) La pista 18				
2	*	2		
b) La pista 36				
3		3		
c) La Pista 04				

320 S 1

En la figura numero 4 el indicador de giros y ladeos nos indica que la aeronave se encuentra en:



1		1		
a) en un giro coordinado				
2	*	2		
b) en un viraje suave coordinado por derecha				
3		3		
c) en vuelo recto y nivelado				

321 S 1

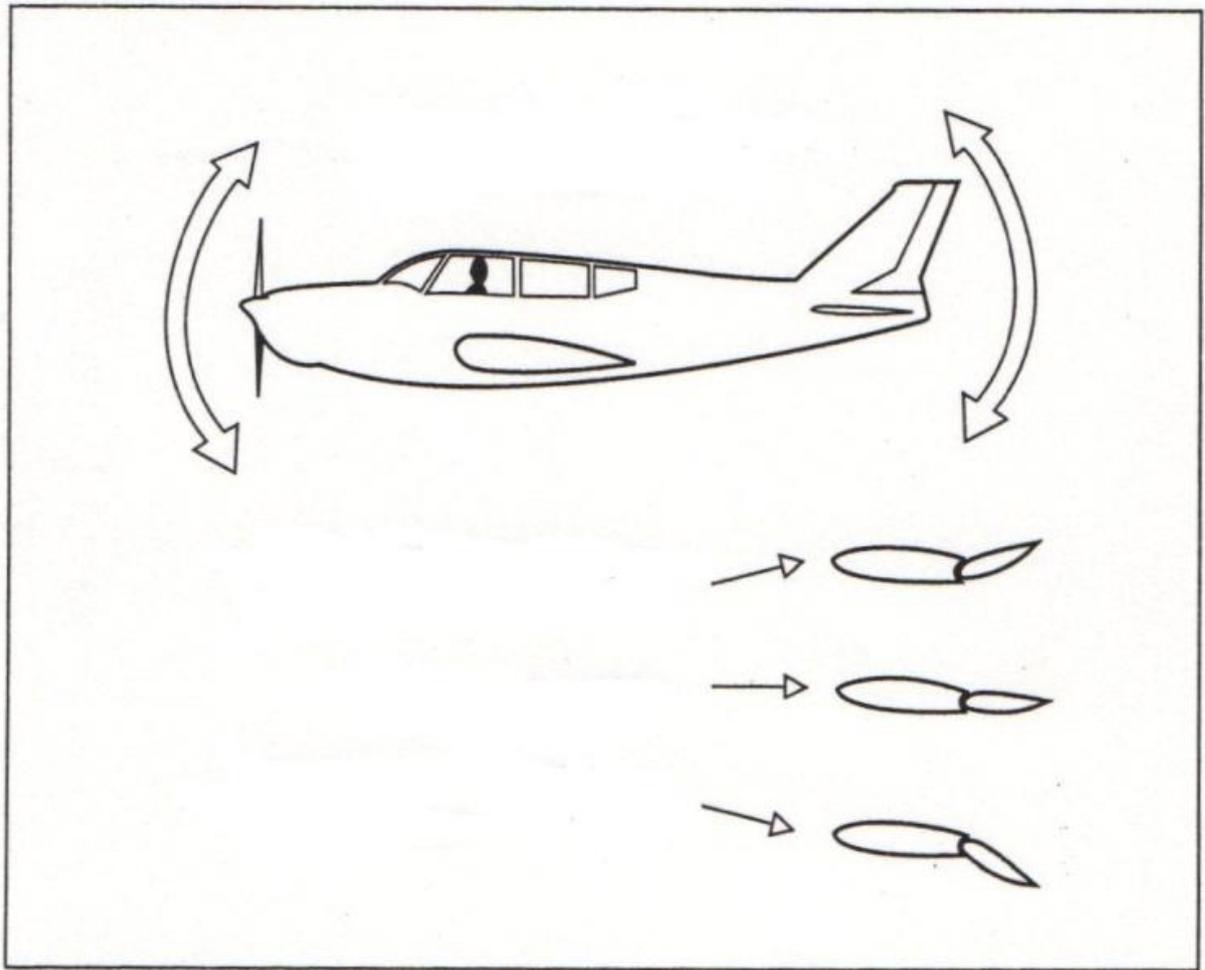
En la República Argentina el organismo encargado de investigar los accidentes es:

1		1		
a) Región Aérea Centro (Ezeiza).				
2	*	2		
b) La Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil.				
3		3		
c) Los peritos Aeronáuticos.				

322 S 1

En relación a la figura del avión respecto al plano de cola graficado mas abajo, la posición 1 corresponde a una posición:



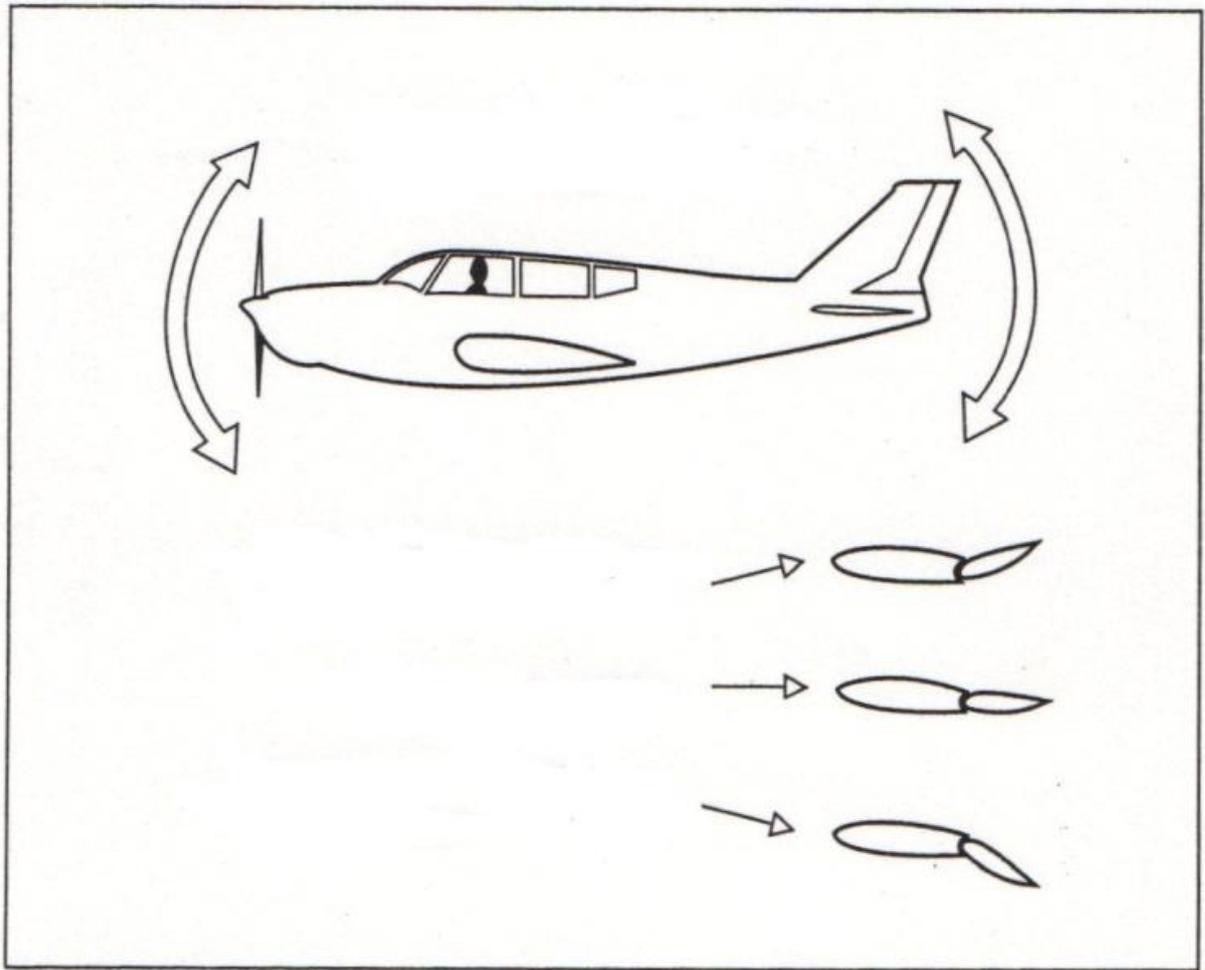


1	*	1		
a) posición de nariz arriba				
2		2		
b) posición de nariz abajo				
3		3		
c) posición neutral				

323 S 1

En relación a la figura del avión respecto al plano de cola graficado mas abajo, la posición 2 corresponde a una posición:



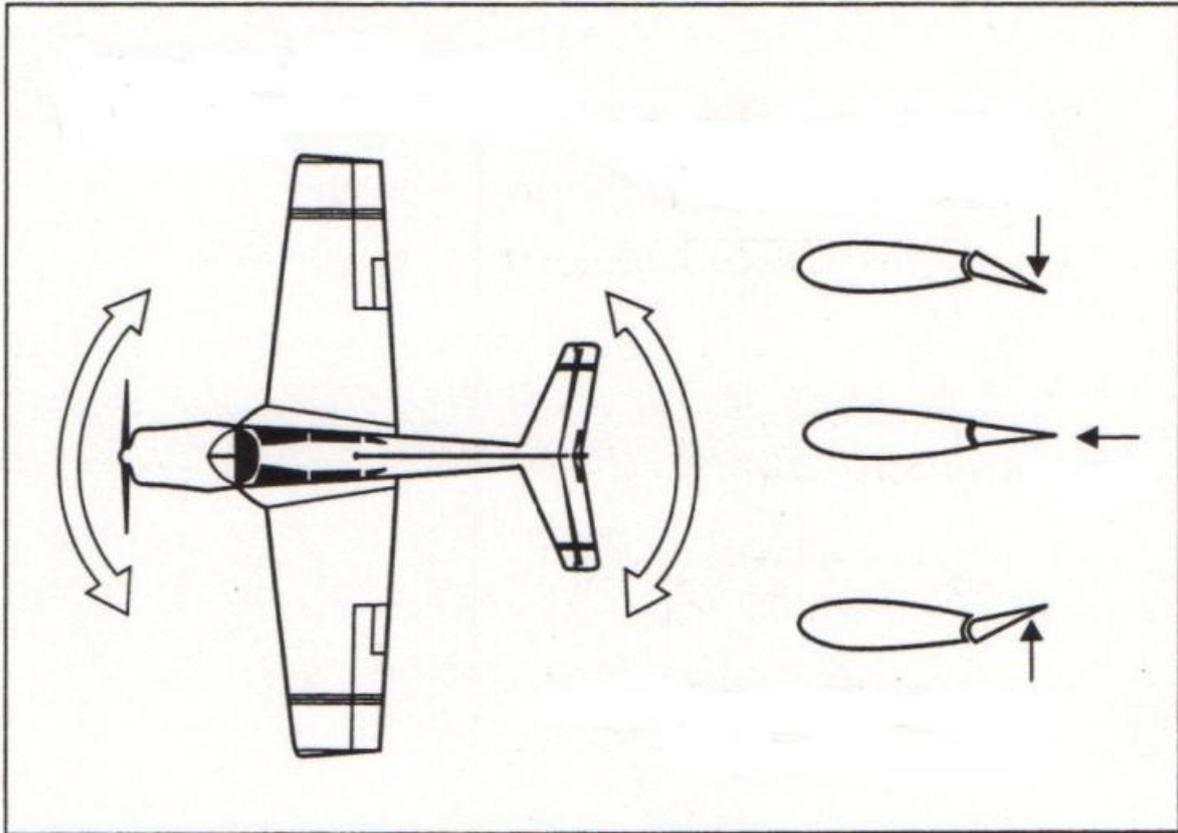


1	*	1		
a) posición neutral				
2		2		
b) posición de nariz arriba				
3		3		
c) posición de nariz abajo				

324 S 1

En relación a la figura del avión respecto al timón de cola graficado mas abajo, la posición 2 corresponde a una posición:





1		1					
a) viraje a la izquierda							
2	*	2					
b) vuelo recto							
3		3					
c) Viraje por derecha							

325	S	1					
En toda investigación de accidentes existe una relación entre:							
1		1					
a) El hombre, la meteorología y la psicología.							
2	*	2					
b) Hombre – máquina – medio ambiente.							
3		3					
c) Hombre – salud – investigación.							

326	S	1					
Gran altitud, alta temperatura y alta humedad							
1		1					
a) son factores que no requieren cuidado en la limitación de la carga.							
2		2					
b) No son factores que pueden requerir una limitación en la carga							
3	*	3					
c) son factores adicionales que pueden requerir la limitación de la carga a un cierto peso menor que el máximo permitido.							

327	S	1					
Hipoxia, un estado de deficiencia de oxígeno, afecta las funciones del cerebro y otros órganos. Dolor de cabeza, somnolencia, mareos y euforia son todos síntomas de la hipoxia. Para una protección óptima, los pilotos deberían evitar el vuelo por encima de los:							
1		1					
a) 10.000 metros MSL por períodos prolongados sin utilizar oxígeno suplementario							





2		2								
b) 1000 metros MSL por períodos prolongados sin utilizar oxígeno suplementario										
3		3								
c) 10.000 pies MSL por períodos prolongados sin utilizar oxígeno suplementario										

328 S 1

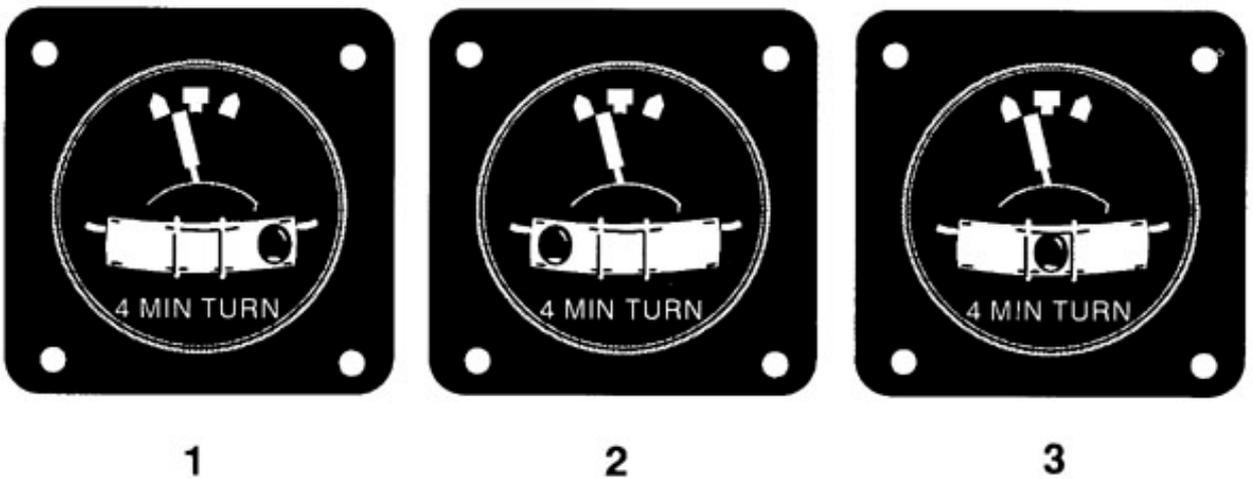
Instru V: La lectura del instrumento indica



1		1								
a) Presion y Temperatura dentro del parametro normal.										
2	*	2								
b) Temperatura dentro de rango normal y baja presión										
3		3								
c) Alta presión y temperatura normal										

329 S 1

Instru V. A la cual de las siguientes figuras corresponde un viraje no coordinado.



1		1								
a) Figura 1 y 3										
2		2								
b) Figura 2 y 3										
3	*	3								





c) Figura 1 y 2

330 S 1

Instru. v: En vuelo la Lectura del instrumento esta indicando que:



1 * 1

a) Baja presión de aceite lo cual indicaría una posible falla en la planta motriz

2 2

b) Baja presión de temperatura y alta temperatura de aceite en relación. lo cual indica una falla en la planta motriz

3 3

c) Presión de aceite y temperatura normal en relación.

331 S 1

La acción fundamental de la prevención de accidentes es detectar los peligros potenciales.

1 * 1

a) Verdadero.

2 2

b) Falso.

332 S 1

La cortante de viento puede ocurrir a cualquier nivel y puede ser detectada por el piloto como un:

1 * 1

a) súbito cambio en la velocidad.

2 2

b) un cambio en la temperatura

3 3

c) una fluctuación inesperada en el variómetro

333 S 1

La falta de entrenamiento físico y la obsesión no afecta la tolerancia a la hipoxia.

1 1

a) Verdadero

2 * 2

b) Falso

334 S 1

La filosofía de la prevención presenta ciertos aspectos:

1 1

a) Aspecto Moral.

2 1

b) Aspecto Material.

3 * 2

c) Ambas son correctas





335	S	1								
La humedad relativa se presenta como:										
1			1							
a) rocío										
2			2							
b) vapor.										
3	*		3							
c) vapor de agua en el aire.										
336	S	1								
La mayoría de los motores alternativos que se utilizan en las aeronaves pequeñas incorporan:										
1			1							
a) un sistema de ignición integrado.										
2	*		2							
b) dos sistemas de ignición independientes (magnetos y bujías).										
3			3							
c) un sistema de ignición										
337	S	1								
La Navegación Estimada es										
1			1							
a) un método utilizado para determinar la posición utilizando el indicador de altura y cálculos basados en temperatura, tiempo transcurrido y efecto del viento desde una posición conocida.										
2	*		2							
b) un método utilizado para determinar la posición utilizando el indicador rumbo y los cálculos basados en velocidad, tiempo transcurrido y efecto del viento desde una posición conocida.										
3			3							
c) un método utilizado para determinar la posición utilizando únicamente el GPS										
338	S	1								
La Navegación Observada es:										
1	*		1							
a) la que se realiza basándose en las referencias del terreno, por ejemplo ciudades, pueblos, vías de ferrocarril, lagos, rutas, etc										
2			2							
b) la que se realiza basándose en las referencias del terreno, Vor y ADF										
3			3							
c) la que se realiza basándose en las referencias de rutas y caminos										
339	S	1								
La obligación de asegurar el buen estado de la aeronave antes de la partida es de:										
1			1							
A. El explotador.										
2	*		2							
B. El piloto al mando (Comandante).										
3			3							
C. La Autoridad Aeronáutica.										
340	S	1								
La prevención de accidentes en el trabajo aéreo se realizará:										
1			1							
a) En alguna de sus actividades.										
2			2							
b) En forma selectiva.										
3	*		3							
c) En la totalidad de sus actividades										
341	S	1								
La seguridad aérea consiste en reducir los riesgos a un mínimo a través de las medidas necesarias para identificar falencias en los procesos administrativos, de mantenimiento y entrenamiento que pudieran afectar la operación de las aeronaves:										
1	*		1							
a) Verdadero.										
2			2							
b) Falso.										
342	S	1								
La Velocidad Calibrada (CAS):										
1			1							
a) es la velocidad indicada de una aeronave, corregida por presión del instrumento.										
2			2							
b) es la velocidad absoluta de una aeronave, corregida por error de instrumento.										
3	*		3							





c) es la velocidad indicada de una aeronave, corregida por posición y error de instrumento.

343	S	1					
Los accidentes aeronáuticos son investigados para:							
1		1					
A. Establecer responsabilidades.							
2	*	2					
B. Determinar sus causas y establecer medidas tendientes a evitar su repetición.							
3		3					
C. Como dato estadístico.							

344	S	1					
Los bultos de materiales radioactivos:							
1		1					
a) Pueden estibarse en la cabina de pasajeros.							
2		2					
b) Deben estibarse en los compartimentos de carga, sin necesidad de mantener una distancia mínima de separación.							
3	*	3					
c) Deben ser almacenados tan lejos de los pasajeros y la tripulación como sea posible.							

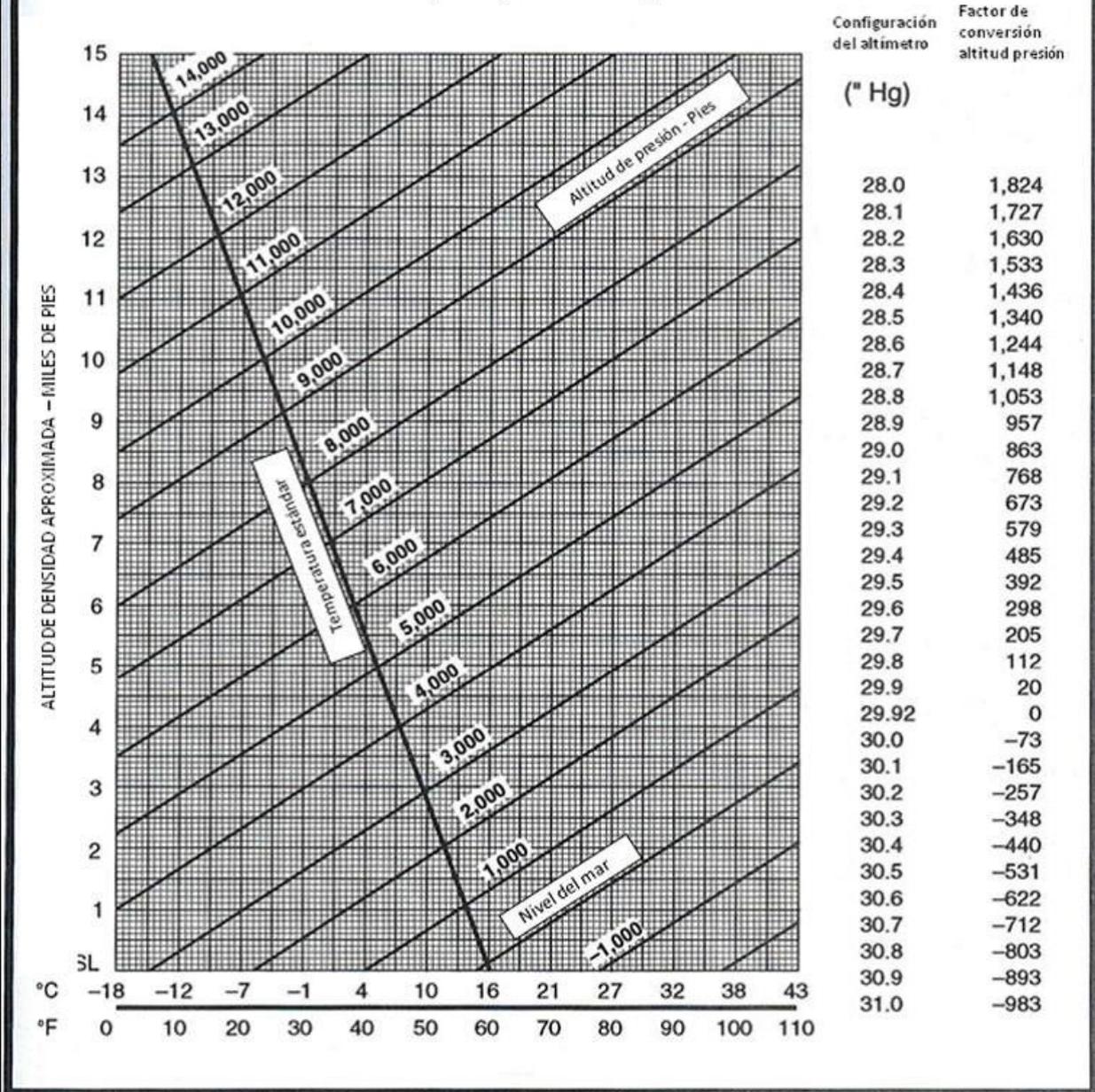
345	S	1					
Los sistemas de inyección de combustible son menos susceptibles a la formación de hielo que los sistemas de carburador debido a que no sufren la caída de temperatura causada por el venturi en el carburador.							
1	*	1					
a) Verdadero							
2		2					
b) Falso							

346	S	1					
Mediante la Tabla de Altitud de Densidad que se muestra en la figura las siguientes condiciones, determine la altitud de densidad.							
Condiciones:							
Ajuste del altímetro.....30.35							
Temperatura del aeropuerto..... +25° F							
Elevación del Aeropuerto..... 3.894 pies							





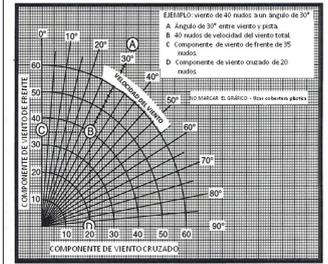
TABLA de altitud densidad (Density altitude chart)



1		1	
	a)	3.500 pies	
2		2	
	b)	2500 pies	
3	*	3	
	c)	2000 pies	

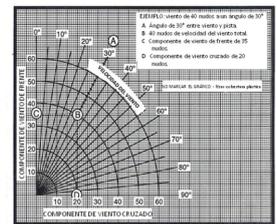
347 S 1





1		1		
a) 20 Kt de viento de frente y 15 Kt de cruzado.				
2		2		
b) 16 Kt de viento de frente y 10 Kt de viento cruzado.				
3	*	3		
C) 16Kt de viento cruzado y 10 Kt de frente.				

348 S 1

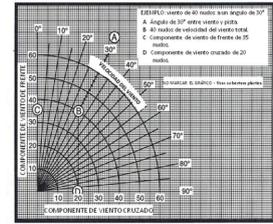


1		1		
a) 20 Kt de viento de frente y 15 Kt de cruzado.				
2	*	2		
b) a) 17 Kt de viento de frente y 3 Kt de cruzado.				
3		3		
c) a) 27 Kt de viento de frente y 15 Kt de cruzado.				

349 S 1

NAV: Sobre el siguiente grafico calcular la componente para el despegue con viento a 60° de 18 Kt de intensidad.
 NAV: Sobre el siguiente grafico calcular la componente para el despegue con viento a 15° de 18 Kt de intensidad.





1		1					
a) 16 kt de viento cruzado y 9 Kt de viento de frente							
2	*	2					
b) 9 Kt de viento cruzado y 16 Kt de viento de frente.							
3		3					
c) 19 Kt de viento cruzado y 16 Kt de viento de frente.							

350	S	1					
Para los fines del embalaje, se han asignado letras para representar el grado de peligro presentado por el artículo o la sustancia, a saber:							
1		1					
a) A (Alto Riesgo) – B (Mediano Riesgo) – C (Bajo Riesgo).							
2		2					
b) Z (Alto Riesgo) – Y (Mediano Riesgo) – X (Bajo Riesgo).							
3	*	3					
c) X (Alto Riesgo) – Y (Mediano Riesgo) – Z (Bajo Riesgo).							

351	S	1					
PARA LOS VUELOS VFR CONTROLADOS, LAS MINIMAS DE VISIBILIDAD EN VUELO EN ZONA DE CONTROL SON:							
1		1					
a) 3 KM.							
2		2					
b) 6 KM.							
3	*	3					
c) 5 KM.							

352	S	1					
Para que se forme hielo sobre un avión es necesario que se cumplan dos condiciones:							
1	*						
a) 1. Que el agua que forma parte de las nubes o precipitación sea líquida. 2. Que la temperatura del aire se encuentre por debajo de cero grado centígrado (isoterma de 0° C).							
2		1					
NAV: Sobre el siguiente gráfico calcular la componente para el despegue con viento a 25° de 18 Kt de intensidad.							
3		2					
b) 1 Que el agua que forma parte de las nubes o precipitación sea sólida. 2 Que la temperatura del aire se encuentre por debajo de 10 grados bajo cero							
c) 1 Que el agua que forma parte de las nubes o precipitación sea líquida. 2 Que la temperatura del aire se encuentre por encima de cero grado centígrado							

353	S	1					
PPA Cuáles de los siguientes características se vinculan con la Tropósfera:							
1	*	1					
a) Alta concentración de vapor de agua y Presencia de núcleos de condensación.							
2		2					
b) Enfriamiento máximo debido a la radiación.							
3		3					
c) La temperatura permanece constante.							

354	S	1					
PPA MET: Según el movimiento y la temperatura de las masas de aire podemos clasificar los frentes en:							
1		1					
a) Fríos-Calientes-Locales- Ocluidos							
2	*	2					
b) Fríos-Calientes- Estacionarios- Ocluidos							
3		3					
c) -Calientes-Fríos-							

355	S	1					
PPA Si fuera necesario poner en marcha un motor de avión a mano por no poseer sistema de arranque (starter), resulta extremadamente importante que un piloto competente:							





1		1							
a) Confirme "en contacto" antes de tocar la hélice.									
2		2							
b) Se encuentre en los controles en la cabina.									
3	*	3							
c) Se encuentre en la cabina y colacione las órdenes									

356	S	1							
PPA:PERFM: La velocidad de pérdida se incrementa en proporción al cuadrado del factor de carga. Así es que, con un factor de carga de 4:									
1		1							
a) La velocidad de pérdida será cuatro veces de la normal									
2	*	2							
b) La velocidad de pérdida será el doble de la normal									
3		3							
c) La velocidad de pérdida será igual a de crucero.									

357	S	1							
PPAMOT: Cual de las siguientes afirmaciones es la correcta respecto al uso del aire caliente al carburador.									
1		1							
a) La primera indicación de hielo en el carburador debería ser una disminución en RPM ya que el suministro de aire aumenta con la disminución de la temperatura. La aplicación de calor del carburador disminuirá la densidad del aire, lo que causa que las RPM aumenten luego, a medida que el hielo en el carburador se derrite, las RPM disminuirán en forma gradual.									
2	*	2							
b) La primera indicación de hielo en el carburador debería ser una disminución en RPM ya que el suministro de aire disminuye. La aplicación de calor del carburador disminuirá la densidad del aire, lo que causa que las RPM bajen aún más. Luego, a medida que el hielo en el carburador se derrite, las RPM aumentarán en forma gradual.									
3		3							
c) En un avión con una hélice de paso fijo, la primera indicación de hielo en el carburador debería ser una disminución en RPM ya que el suministro de aire disminuye. La aplicación de calor del carburador disminuirá la densidad del aire, lo que causa que las RPM se mantengan en rango. Luego, a medida que el hielo en el carburador se derrite, las RPM se mantendrán en forma gradual.									

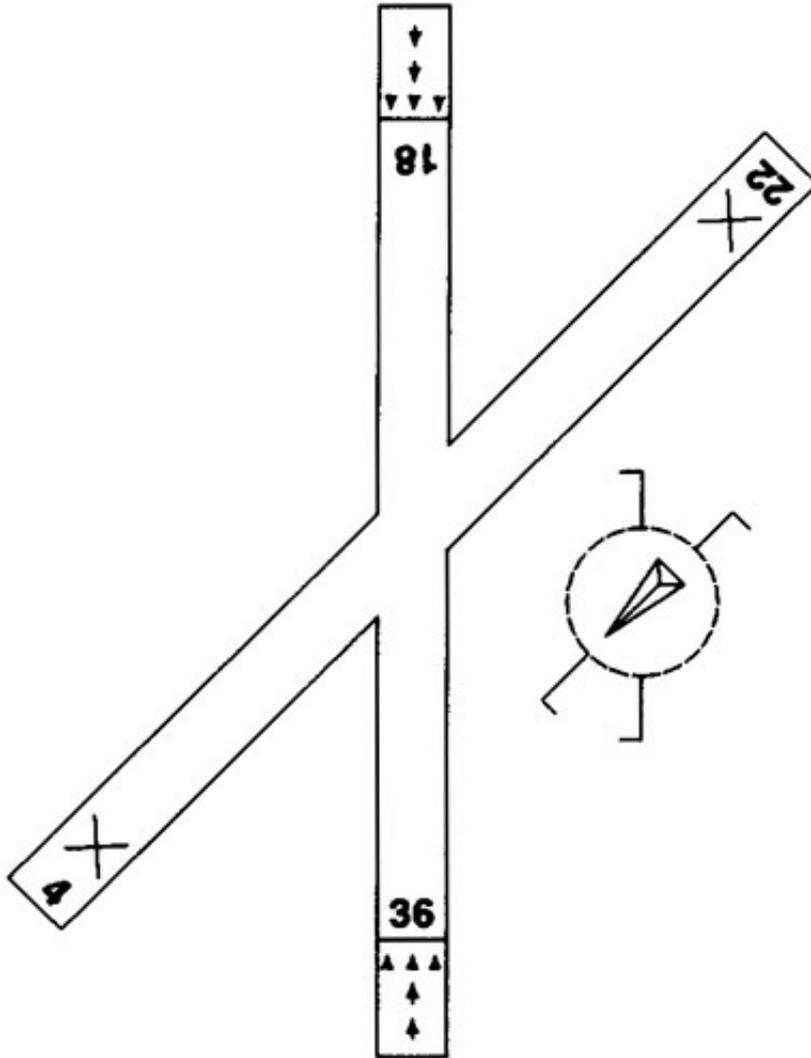
358	S	1							
PPAMOT: La posibilidad de formación de hielo debería ser considerada cuando se opera en condiciones en las que la temperatura se encuentra entre:									
1		1							
a) 0° y 21° (7° F y 70° F) y humedad de 60% o mas.									
2	*	2							
b) 7° y 21° (20° F y 70° F) y humedad relativa alta.									
3		3							
c) 17° y 21° (20° F y 70° F) y humedad relativa alta.									

359	S	1							
PPAMot: La regla más importante que se debe recordar si sucede una falla de potencia luego de estar en el aire es:									
1	*								
a) Establecer en forma inmediata la actitud de planeo y la velocidad adecuadas.									
2		1							
b) Verificar rápidamente la provisión de combustible ante un posible agotamiento de combustible.									
3		2							
c) Determinar la dirección del viento para planificar un aterrizaje forzoso.									

360	S	1							
PPAMOT: Si la temperatura se encuentra entre -7° C (20° F) y 21° C (70° C) con humedad visible o alta humedad, el piloto debería estar en constante alerta a que se forme hielo en el carburador.									
1	*	1							
a) Verdadero									
2		2							
b) Falso									

361	S	1							
PPANAV. En la aproximación al aerodromo usted encuentra una de las pistas en uso clausurada, esta sera la pista:									



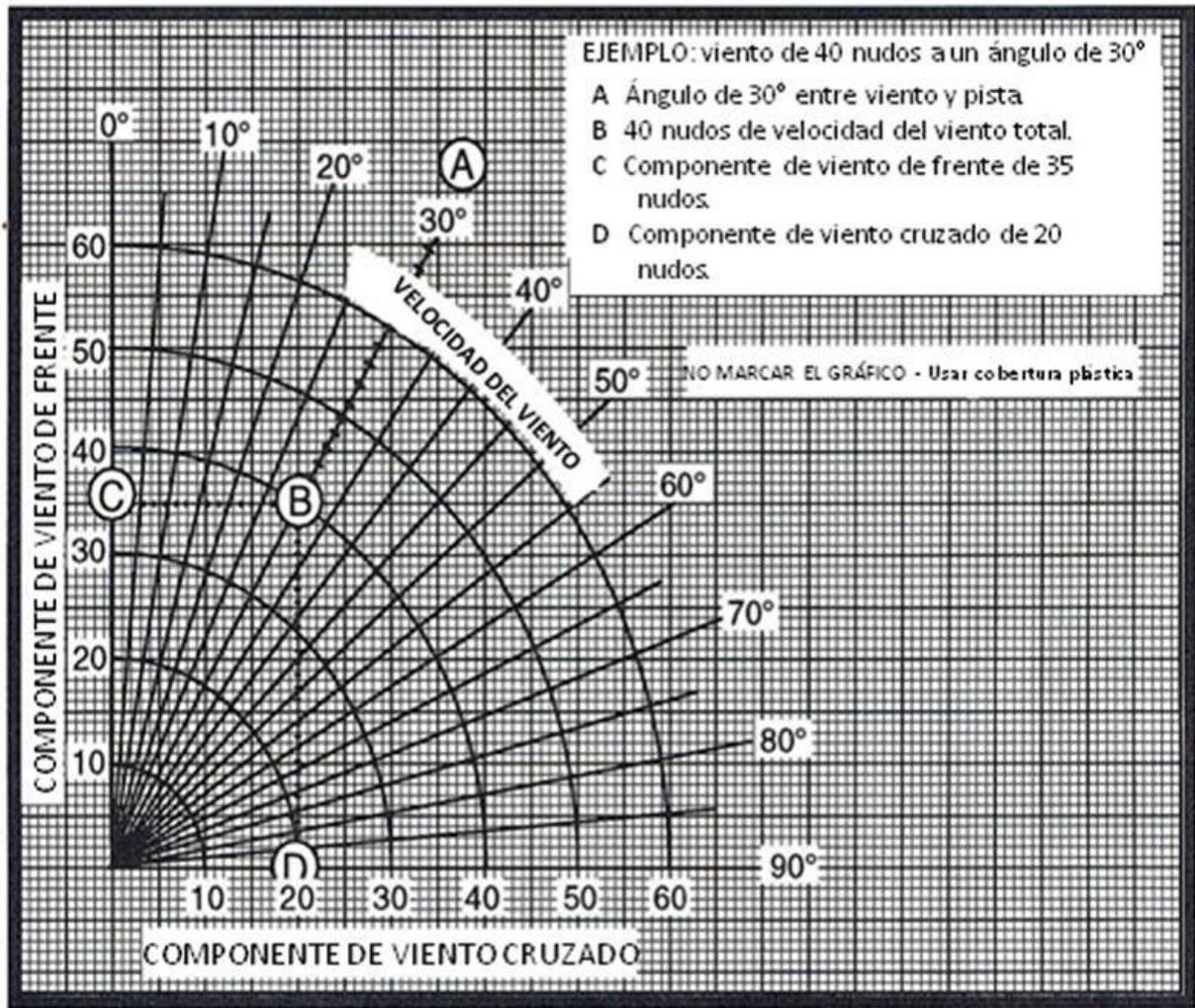


1		1	
	a) 18-36		
2	*	2	
	b) 22-04		
3		3	
	c) ninguna es correcta		

362 S 1

PPAPERMF: Se informa que el viento se encuentra a 085° a 30 nudos y Ud. planea aterrizar en la Pista 11. ¿Cuáles serán los componentes de viento de frente y viento cruzado?





1		1					
a) 13 Kt de frente / 25 Kt cruzado							
2		2					
b) 13 Kt de frente / 27kt cruzado							
3	*	3					
c) 13kt cruzado / 27kt de frente							

363	S	1					
Previo al despegue, se debe:							
1		1					
a) realizar el ajuste altimétrico, obteniendo el QFE correspondiente al aeropuerto. Si esta información no se encuentra disponible, se debería ajustar la elevación del lugar último de despegue.							
2	*	2					
b) realizar el ajuste altimétrico, obteniendo el QNH correspondiente al aeropuerto. Si esta información no se encuentra disponible, se debería ajustar la elevación del lugar de despegue (QFE o elevación del aeródromo o cabecera usada para el despegue).							
3		3					
c) realizar el ajuste milimétrico, obteniendo el QNH correspondiente al aeropuerto. Si esta información no se encuentra disponible, se debería ajustar la elevación del lugar de despegue (MSL).							

364	S	1					
RAAC Parte 61. Esta Parte establece:							
1		1					
a) los requisitos mínimos y procedimientos para el otorgamiento de certificados de competencia únicamente, con las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus atribuciones y limitaciones.							
2	*	2					





b) los requisitos mínimos y procedimientos para el otorgamiento de licencias de piloto, certificados de competencia de piloto o habilitaciones, las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus atribuciones y limitaciones.

3 3

c) habilitaciones y las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus atribuciones y limitaciones.

365 S 1

RAAC Parte 91.7 a). Ninguna persona puede operar una aeronave civil, a menos que dicha aeronave se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad. El piloto al mando de una aeronave civil es responsable de determinar si esa aeronave se encuentra en condiciones para el vuelo seguro. El piloto al mando no deberá iniciar el vuelo cuando ocurra una condición de no aeronavegabilidad estructural, mecánica o eléctrica.

1 * 1

a) Verdadero

2 2

b) Falso

366 S 1

Se denomina superficie frontal a:

1 1

a) A la separación de dos masas de aire con iguales características.

2 * 2

b) A la separación de dos masas de aire con diferentes características

3 3

c) La unión de dos masas de aire con diferentes características

367 S 1

Se dice que una mercancía peligrosa es incompatible si, en caso de mezclarse pueden generar:

1 1

a) Calor,Gases,

2 * 2

b) Sustancias corrosivas,Calor,Gases

3 3

c) Sustancias,Calor,Gases

368 S 1

Se puede contaminar el combustible por aire y/o suciedad. El aire dentro de los tanques de combustible de la aeronave puede enfriarse durante la noche y este enfriamiento forma gotitas de agua (mediante condensación) en los interiores de los tanques de combustible. Luego, estas gotitas caen dentro del combustible. Para evitar este problema usted puede como medida precautoria.

1 1

a) siempre vacíe los tanques completamente cuando se estaciona durante la noche.

2 * 2

b) siempre llenar los tanques completamente cuando se estaciona durante la noche.

3 3

c) prevea la carga de combustible solo en un lugares autorizados.

369 S 1

Se puede esperar la cortante de viento de baja altitud durante fuertes inversiones de temperatura, en todos los lados de la tormenta y directamente debajo de la celda.

1 1

a) Falso

2 * 2

b) Verdadero

370 S 1

Segun la lectura de los instrumentos 1 / 3 / 6 del panel de instrumentos la aeronave esta en:





1		1					
	a) Descenso de velocidad y en ascenso.						
2	*	2					
	b) Velocidad de ascenso 80 kt, ascenso positivo a un rango de 1000 pies por minuto.						
3		3					
	c) Velocidad de ascenso 80 Millas, ascenso positivo a un rango de 100 pies por minuto.						

371	S	1					
SI LA MEZCLA NAFTA/AIRE QUE ENTREGA EL CARBURADOR ES DEMASIADO POBRE, SE PRODUCIRA:							
1		1					
	A) UN AUMENTO DE POTENCIA.						
2	*	2					
	B) HUMO NEGRO Y LLAMAS ROJAS EN EL ESCAPE.						
3		3					
	C) DETONACIONES.						

372	S	1					
Si se cargan mercancías dentro de elementos unitarios de carga, no se necesitan etiquetas de riesgo o de manipulación.							
1		1					
	a) Verdadero.						
2	*	2					
	b) Falso.						

373	S	1					
Si se realiza un vuelo desde un área de alta presión hacia una de baja presión sin efectuar ajustes en el altímetro, la altitud actual de la aeronave será menor que la indicada en el altímetro y cuando se vuela desde un área de baja presión hacia una de alta presión la altitud actual de la aeronave será mayor que la indicada en el altímetro							
1	*	1					
	a) Verdadero						
2		2					
	b) Falso						

374	S	1					
Si un determinado factor ha demostrado ser capaz de producir un accidente, mientras no se elimine o modifique dicho factor, el ACCIDENTE tendra a repetirse.							
1	*						
	a) Verdadero.						
2		1					
	b) Falso.						

375	S	1					
Un aumento en la temperatura del aire o en la humedad o una disminución en la presión del aire (que causa una mayor altitud de densidad),							
1		1					
	a) mantiene considerablemente tanto la entrega de potencia como la eficacia de la hélice.						
2	*	2					
	b) disminuye considerablemente unicamente la eficacia de la hélice.						

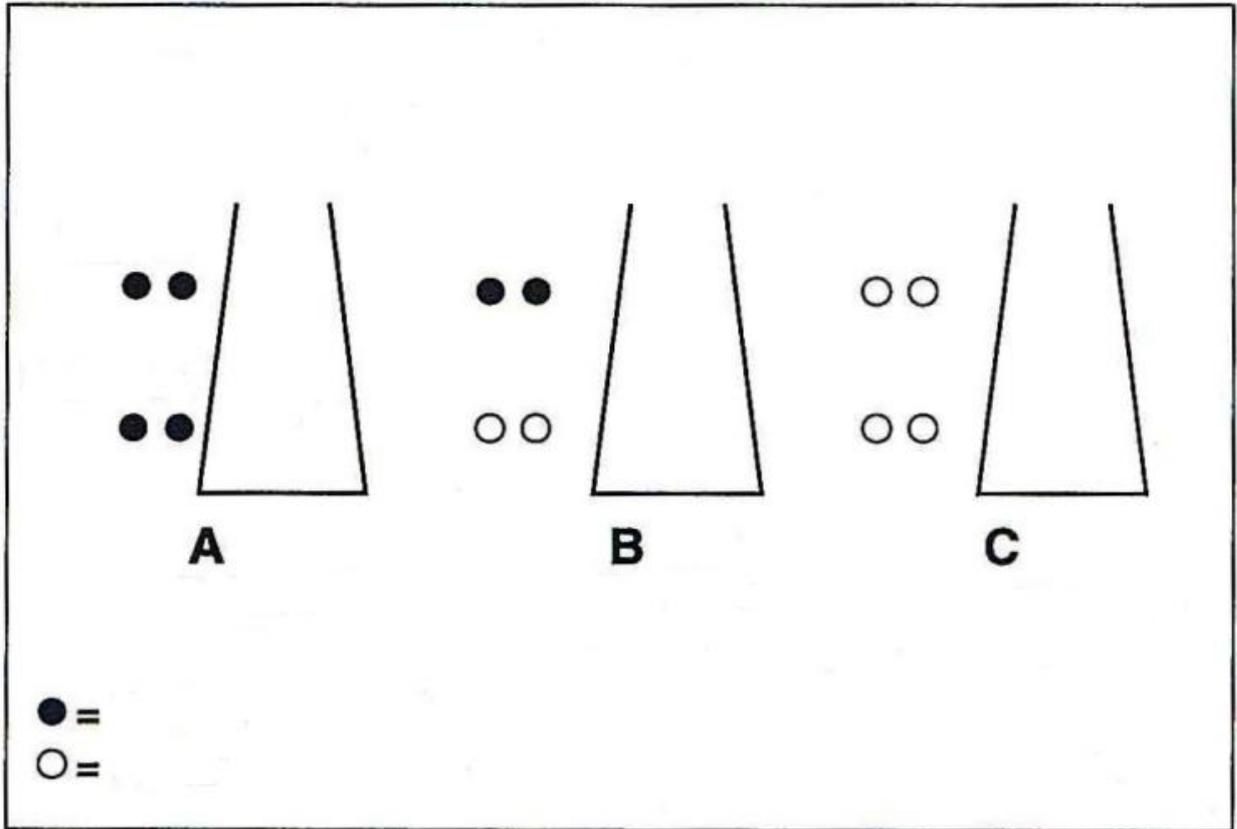




VFR El servicio de control de tránsito aéreo se suministrara.			
1		1	
A) Únicamente a los vuelos IFR			
2		2	
B) A los vuelos no controlados.			
3	*	3	
C) a todos los vuelos controlados.			

384 S 1

6.- La ilustración A indica que la aeronave se encuentra:

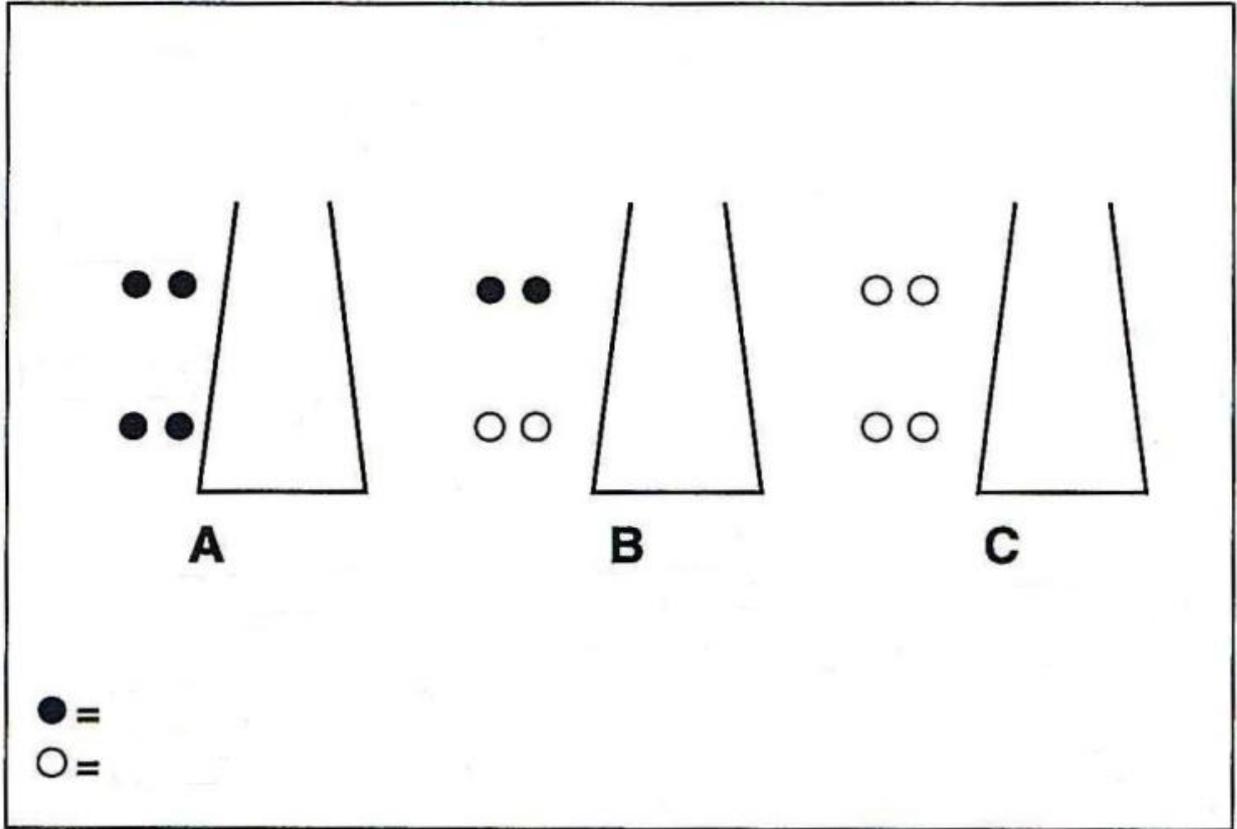


1	*	1	
a) Debajo de la senda de planeo.			
2		2	
b) En la senda de planeo.			
3		3	
c) Encima de la senda de planeo.			

385 S 1

8.- Durante la aproximación final a una pista de aterrizaje equipada con un VASI estándar de dos barras, las luces se ven tal como se muestra en la ilustración B. Esto significa que la aeronave se encuentra:





1		1	
	a) Encima de la senda de planeo.		
2		2	
	b) Debajo de la senda de planeo.		
3	*	3	
	c) En la senda de planeo.		

