



Lista de Preguntas

Publicacion ANAC Instructores de Vuelo por Instrumentos en Adiestrador Terrestre (ETVI) :: Instructores de Vuelo por Instrumentos en Adiestrador Terrestre

Publicacion de Preguntas Resolución N° 306/2014

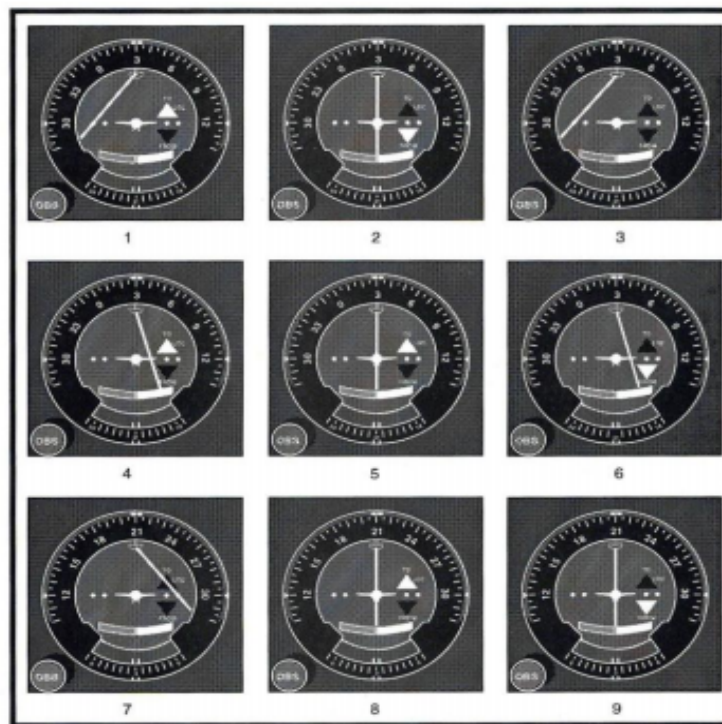
Las siguientes preguntas con sus respuestas corresponden al programa de instrucción reconocida del curso teórico. El cuestionario formara parte de la evaluación de los exámenes de idoneidad. Se informa a los usuarios que estos cuestionarios serán ampliados o modificados de forma periódica.

1	S	1					
¿Cuál es la banda de frecuencias en que funciona el VOR?							
1		1					
a) 108.00 a 111.95 MHz.							
2	*	2					
b) 112.00 a 117.95 MHz.							
3		3					
c) 108.00 a 117.95 MHz.							

2	S	1					
¿Qué origina al salir de un viraje escarpado que el semiala inclinada hacia abajo genere mayor resistencia que al entrar a un viraje?							
1		1					
A: El ángulo de ataque del ala es mayor al iniciar la salida del viraje.							
2	*	2					
B: El ala inclinada hacia arriba hace su recorrido por el aire a mayor rapidez que el ala inclinada hacia abajo.							
3		3					
C: El ala inclinada hacia abajo hace su recorrido por el aire a mayor rapidez y produce mayor sustentación que el ala inclinada hacia arriba.							

3	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.							





4	S	1							
051- ¿Como se verifica un proceso adiabático?									
1			1						
a) sin variación de presión.									
2			2						
b) sin variación de densidad.									
3	*		3						
c) sin variación de calor.									
5	S	1							
053- Todo proceso físico meteorológico está acompañado por, o es el resultado de									
1	*		1						
a) un intercambio de calor.									
2			2						
b) el movimiento del aire.									
3			3						
c) un diferencial de presión.									
6	S	1							
055- ¿Que condicion es necesaria para la formacion de engelamiento estructural en vuelo?									
1			1						
a) gotas de agua super enfriada.									
2			2						
b) vapor de agua.									
3	*		3						
c) agua visible.									
7	S	1							
056- ¿Como se genera el viento?									
1			1						
a) por la rotacion de la tierra.									
2			2						
b) por la modificacion de la masa de aire.									
3	*		3						
c) por las diferencias de presión.									
8	S	1							
064- La corriente de chorro (jet stream) y la turbulencia en aire claro (CAT) pueden algunas veces ser identificados visualmente en vuelo por la existencia de:									
1			1						
a) polvo o bruma a nivel de vuelo.									
2	*		2						
b) extensas formaciones de cirrus.									
3			3						
c) una temperatura del aire externo constante.									
9	S	1							
067- ¿Que tipo de corriente de chorro (jet stream) puede producir mayor turbulencia?									
1			1						
a) una corriente de chorro asociada a una hondonada de baja presión.									
2	*		2						
b) una corriente de chorro curva, asociada con una vaguada profunda de baja presión.									
3			3						
c) una corriente de chorro que se produce durante el verano en las latitudes mas bajas.									
10	S	1							
068- ¿Que condiciones son favorables para la formacion de una inversion de temperatura de superficie?									
1	*		1						
a) noches despejadas y frias con viento calmo o leve.									
2			2						
b) area de aire inestable con transferencia rapida de calor desde la superficie.									
3			3						
c) amplias areas de nubes cumulos con bases niveladas y suaves a la misma altitud.									
11	S	1							
075- En el Hemisferio Sur, cuando se vuela hacia un area de baja presión, la direccion y velocidad del viento sera:									
1			1						
a) desde la izquierda y en disminucion.									
2	*		2						
b) desde la derecha y en aumento.									
3			3						





c) desde la derecha y en disminución.

12 S 1

076- En el Hemisferio Sur, la circulación general de aire asociada con un área de alta presión es:

1 * 1

a) hacia afuera, hacia abajo, y en el sentido antihorario.

2 2

b) hacia afuera, hacia arriba, y en el sentido de las agujas del reloj.

3 3

c) hacia adentro, hacia abajo, y en el sentido de las agujas del reloj.

13 S 1

091- ¿Cuáles son las características del aire estable?

1 1

a) buena visibilidad; precipitación estable; nubes estratos.

2 * 2

b) poca visibilidad; precipitación estable; nubes estratos.

3 3

c) poca visibilidad; precipitación intermitente; nubes cumulos.

14 S 1

095- ¿Cuál de las siguientes opciones es una característica de una masa de aire estable?

1 1

a) nubes cumuliformes.

2 2

b) excelente visibilidad.

3 * 3

c) visibilidad reducida.

15 S 1

1.- En Vuelo por instrumentos la resultante de Actitud + Potencia esta relacionada con:

1 1

a) Control del avión

2 * 2

b) Performance del avión

3 3

c) Velocidad del avión

16 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.

17 S 1

1.- Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH) significa:

1 1

a) Altitud o altura especificada en una aproximación, por debajo de la cual puede efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

2 * 2

b) Altitud o altura especificada en una aproximación, por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

3 3

c) Ninguna es correcta.

18 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.

19 S 1

1.14.ch La licencia de Instructor de Vuelo tendrá vigencia y será efectiva cuando el titular posea la licencia de piloto vigente:

1 * 1

a) Haya cumplido con el control bienal de actualización y nivelación de conocimientos, demostrando ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica competente su nivel de actualización de conocimientos teóricos y de vuelo en el desarrollo del programa de instrucción en tierra y maniobras en vuelo requeridas en el proceso de instrucción, mediante un





								examen escrito y el desempeño de los alumnos presentados a examen
2			2					b) La vigencia de la licencia se obtiene solo con la entrega de la misma y no es requerido otra exigencia.
3			3					c) haya un registro que ha cumplido con las maniobras establecidas en los estándares publicados por la autoridad
20	S	1						1.14.ch. Todo titular de una licencia, de piloto comercial, Piloto Comercial de Primera Clase de Avión, piloto de transporte de línea aérea o de Piloto de Planeador y que posea la licencia de Instructor de Vuelo, podrá:
1			1					a) Instruir al alumno piloto para el primer vuelo solo sin necesidad de registro de la autorización para realizarlo en la aeronave.
2	*		2					b) Impartir la instrucción hasta el nivel de su licencia y de las habilitaciones inscriptas en ella.
3			3					c) Impartir instrucción unicamente en aerodromos no controlados o Aer-radio.
21	S	1						1) El Código aeronáutico Ley (17.285) modificado parcialmente en 1981 por la ley 22.390 rige actualmente en:
1			1					a) La aeronáutica civil y militar.
2			2					b) En el decreto Ley
3	*		3					c) La aeronáutica civil
22	S	1						1) El indicador radiomagnético RMI consiste en :
1			1					a) Indicador de rumbo y de posición
2			2					b) Indicador de rumbo y distancia
3	*		3					c) Indicadores de marcación y rumbo magnético
23	S	1						1) En Vuelo por Instrumentos la resultante de Actitud + Potencia es:
1			1					a) Control del avión
2	*		2					b) Performance del avión
3			3					c) Velocidad del avión
4			4					d) Comportamiento del avión
24	S	1						10.- ¿Qué significa el término punto de rocío?
1			1					a) La temperatura en la cual condensación y evaporación son iguales.
2			2					b) La temperatura en la que el rocío siempre se forma.
3	*		3					c) La temperatura en la cual el aire debe enfriarse manteniendo constante la humedad para que se sature.
25	S	1						10.- En Vuelo por instrumentos. El máximo ángulo de inclinación a colocar es:
1	*		1					a) 30 grados
2			2					b) 45 grados
3			3					c) 20 grados
26	S	1						10) Cual es la potencia y velocidad a adoptar en una "Espera",
1	*		1					a) La necesaria para máxima autonomía
2			2					b) La de Maximo alcance d estar dentro de la zona de control
3			3					c) La que el control designe de acuerdo al vector de ingreso al terminal





27	S	1								
10) En VI. El máximo ángulo de inclinación a colocar es :										
1	*									
a) 30 grados										
2		1								
b) 45 grados										
3		2								
c) 20 grados										
28	S	1								
10) La identificación del ILS viene modulada en la señal del LOC en código Morse y para el caso de nuestro país esta se compone de cuantas letras ?										
1										
a) 3										
2	*	1								
b) 2										
3		2								
c) depende de la estación y la clasificación OACI										
29	S	1								
100.- ¿Mediante cuál proceso se produce la disipación de las nubes?										
1	*									
a) Subsistencia.										
2										
b) Enfriamiento adiabático.										
3										
c) Advección.										
30	S	1								
101.- Si despegamos una aeronave de estela turbulenta ligera detrás de una aeronave de estela pesada, ¿qué medidas de precaución debo adoptar para un despegue seguro?										
1	*									
c) Efectuar una carrera de despegue más corta (menor distancia de despegue).										
2										
a) Efectuar una carrera de despegue más larga (mayor distancia de despegue).										
3										
b) Adoptar un perfil de vuelo que me sitúe por debajo de la turbulencia.										
31	S	1								
103.- La presencia de nubes del tipo lenticular es una buena indicación de:										
1		1								
a) formación lenticular de hielo con viento en calma.										
2	*	2								
b) turbulencia severa.										
3		3								
c) condiciones severas de congelamiento.										
32	S	1								
104.- Al volar bajo sobre colinas, estribaciones o cadenas montañosas, el mayor peligro potencial que generan las corrientes de aire turbulento se presenta por lo general en:										
1		1								
a) el sotavento al volar con viento de cola.										
2	*	2								
b) el sotavento al volar hacia el viento.										
3		3								
c) el barlovento al volar hacia el viento.										
33	S	1								
105.- Al volar bajo sobre colinas, estribaciones o cadenas montañosas, el mayor peligro potencial que generan las corrientes de aire turbulento se presenta por lo general en										
1		1								
a) el sotavento al volar con viento de cola.										
2	*	2								
b) el sotavento al volar hacia el viento.										
3		3								
c) el barlovento al volar hacia el viento.										
34	S	1								
105.- Las condiciones más favorables para la formación de ondas sobre áreas montañosas consisten en una capa de:										
1	*	1								
a) aire estable a la altura de la cima de las montañas y viento de como mínimo 20 nudos que sople a través de la estribación.										
2		2								





- b) aire inestable a la altura de la cima de una montaña y viento de como mínimo 20 nudos que sople a través de la estribación.
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 3 | | 3 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- c) aire húmedo e inestable a la altura de la cima de una montaña y viento menor a 5 nudos que sople a través de la estribación.

- 35 S 1
- 106.- Una de las características más peligrosas de las ondulaciones de montaña son las áreas turbulentas dentro y:
- | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| 1 | * | 1 | | | |
|---|---|---|--|--|--|
- a) por debajo de las nubes de torbellino.
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 2 | | 2 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- b) por encima de las nubes torbellino.
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 3 | | 3 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- c) por debajo de las nubes lenticulares.

- 36 S 1
- 107.- Si en vuelo se encuentran gránulos de hielo, es evidencia de que:
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 1 | | 1 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- a) ha pasado un frente cálido.
- | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| 2 | * | 2 | | | |
|---|---|---|--|--|--|
- b) un frente cálido está por pasar.
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 3 | | 3 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- c) hay tormentas eléctricas en el área.

- 37 S 1
- 108.- ¿En qué tipo de nubes es más intenso el engelamiento?
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 1 | | 1 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- a) En los Ns.
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 2 | | 2 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- b) En la niebla helada.
- | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| 3 | * | 3 | | | |
|---|---|---|--|--|--|
- c) En los Cb.

- 38 S 1
- 109.- ¿En que tipo de nubes es mas intenso el engelamiento?
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 1 | | 1 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- a) en los Ns.
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 2 | | 2 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- b) en la niebla helada.
- | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| 3 | * | 3 | | | |
|---|---|---|--|--|--|
- c) en los Cb.

- 39 S 1
- 109.- ¿Qué le indica la aparición de gránulos de hielo (granizada) a 8.000 pies?
- | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| 1 | * | 1 | | | |
|---|---|---|--|--|--|
- a) Lluvia congelada a una altitud mayor.
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 2 | | 2 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- b) Se está aproximando a un área de tormentas eléctricas.
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 3 | | 3 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- c) Encontrará granizo si continúa su vuelo.

- 40 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.

- 41 S 1
- 11.- Para realizar un viraje estándar a una velocidad de 150 nudos, la inclinación lateral necesaria es :
- | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| 1 | * | 1 | | | |
|---|---|---|--|--|--|
- a) 22 grados
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 2 | | 2 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- b) 14,5 grados
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 3 | | 3 | | | |
|---|--|---|--|--|--|
- c) 17 grados

- 42 S 1
- 11) En los virajes por tiempo podemos definir dos tipos, el Clase I y el Clase II, estos de acuerdo a sus grados de giro por segundo, siendo estos de: (en grados sobre segundo)
- | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| 1 | | 1 | | | |
|---|--|---|--|--|--|





			A. 3,6 – 1,5
2	*	2	
			B. 3 – 1,5
3		3	
			c) 3,5 – 1

43	S	1					
11) Para realizar un viraje estándar a una velocidad de 150 nudos, la inclinación lateral necesaria es :							
1	*	1					
a) 22 grados							
2		2					
b) 14,5 grados							
3		3					
c) 17 grados							
4		4					
d) 25 grados							

44	S	1					
11) Todo accidente de aviación será investigado para determinar sus causas y evitar su repetición. El organismo encargado de dicha investigaciones:							
1		1					
a) La Fuerza Aérea Argentina.							
2		2					
c) La Dirección Nacional de Aeronavegabilidad							
3	*	3					
b) La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil.							

45	S	1					
110- ¿Que le indica la aparición de granulos de hielo (granizada) a 8.000 pies?							
1	*	1					
a) lluvia congelada a una altitud mayor.							
2		2					
b) se esta aproximando a un area de tormentas electricas.							
3		3					
c) encontrara granizo si continua su vuelo.							

46	S	1					
110.- Si durante un vuelo se encuentran gránulos de hielo, esto es evidencia de que:							
1		1					
a) se ha pasado por un frente frío.							
2		2					
b) hay tormentas eléctricas en la zona.							
3	*	3					
c) a altitudes más altas hay lluvia helada.							

47	S	1					
111.- ¿Qué situación ocasionaría con mayor probabilidad precipitación congelada? Lluvia que cae de aire que presenta una temperatura de:							
1		1					
a) 5° C o menos, hacia aire con una temperatura de más de 10° C F.							
2		2					
b) 0° C o menos, hacia aire con una temperatura de 0° C o más.							
3	*	3					
c) más de 0° C, hacia aire con una temperatura de 0° C o menos.							

48	S	1					
112.- Durante un vuelo IFR, se formó hielo opaco en el borde de ataque de los planos, que estima de 1,25 cm. de espesor. Ud. está ahora debajo de nubes sobre el nivel del terreno (AGL) y aproximándose a su aeropuerto de destino en condiciones VFR. La visibilidad bajo las nubes es mayor a 10 km., los vientos en el aeropuerto de destino son 8 nudos por derecha de la cabecera en uso y la temperatura en superficie es de 7° C. Entonces Ud. decide:							
1	*	1					
a) emplear velocidades incrementadas de aproximación y aterrizaje.							
2		2					
b) aproximar y aterrizar a velocidades normales ya que el hielo no es suficientemente grueso para causar algún efecto.							
3		3					
c) hacer su aproximación a menor velocidad para reducir "la sensación térmica" y romper el hielo.							

49	S	1					
113.- Si se presenta escarcha cubriendo la superficie superior del ala de una aeronave, esto generalmente causará que:							
1		1					
a) la aeronave entre en pérdida a un ángulo de ataque mayor al normal.							
2	*	2					
b) la aeronave entre en pérdida a un ángulo de ataque menor al normal.							
3		3					





c) los factores de resistencia sean tan importantes que no se pueda obtener la velocidad necesaria para el despegue.

50	S	1						
114.- El engelamiento es más frecuente en:								
1		1						
a) Sc - Ac.								
2		2						
b) Sc - Ac - Tcu.								
3	*	3						
c) Tcu - Cb - Ns.								

51	S	1						
115.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a los riesgos del granizo?								
1		1						
a) El daño por granizo en vuelo horizontal es mínimo debido al movimiento vertical del granizo en las nubes.								
2		2						
b) La presencia de lluvia en la superficie es una indicación confiable de la inexistencia de granizo en altitud.								
3	*	3						
c) El granizo en aire claro puede encontrarse a varias millas de distancia de una tormenta eléctrica.								

52	S	1						
116.- ¿Cual de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a los riesgos del granizo?								
1		1						
a) el daño por granizo en vuelo horizontal es minimo debido al movimiento vertical del granizo en las nubes.								
2		2						
b) la presencia de lluvia en la superficie es una indicacion confiable de la inexistencia de granizo en altitud.								
3	*	3						
c) el granizo en aire claro puede encontrarse a varias millas de distancia de una tormenta electrica.								

53	S	1						
116.- El concepto de granizo puede asociarse mayormente con:								
1		1						
a) nubes cúmulo.								
2	*	2						
b) nubes cumulonimbus.								
3		3						
c) nubes estratocúmulo.								

54	S	1						
117.- El concepto de granizo puede asociarse mayormente con:								
1		1						
a) nubes cumulo.								
2	*	2						
b) nubes cumulonimbus.								
3		3						
c) nubes estratocumulo.								

55	S	1						
117.- Por lo general, las condiciones meteorológicas más severas, tales como vientos destructivos, fuerte granizo y tornados, se relacionan con:								
1		1						
a) frentes cálidos de movimiento lento por encima de la tropopausa.								
2	*	2						
b) líneas de inestabilidad.								
3		3						
c) frentes ocluidos de movimiento rápido.								

56	S	1						
118.- Por lo general, las condiciones meteorologicas mas severas, tales como vientos destructivos, fuerte granizo y tornados, se asocian a:								
1		1						
a) frentes calidos de movimiento lento por encima de la tropopausa.								
2	*	2						
b) lineas de inestabilidad.								
3		3						
c) frentes ocluidos de movimiento rapido.								

57	S	1						
118.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a la turbulencia asociada con las tormentas eléctricas?								
1		1						
a) Fuera de la nube, la turbulencia de corte puede encontrarse a 50 millas transversalmente de una tormenta fuerte.								
2		2						
b) La turbulencia de corte se encuentra sólo dentro de nubes cumulonimbus o dentro de un radio de 5 millas de las mismas.								





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

c) Fuera de la nube, la turbulencia de corte puede encontrarse a 20 millas transversalmente de una tormenta fuerte.

58	S	1					
----	---	---	--	--	--	--	--

119.- Si un radar de abordaje indica un eco de tormenta eléctrica extremadamente intenso, se debe evitar dicha tormenta por una distancia de por lo menos:

1	*	1	
---	---	---	--

a) 20 millas.

2		2	
---	--	---	--

b) 10 millas.


3		3	
---	--	---	--

c) 5 millas.

59	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.

60	S	1					
----	---	---	--	--	--	--	--

12.- En un viraje medio estándar, el régimen de viraje del avión es de :

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

a) 3 grados por segundo

2	*	2	
---	---	---	--

b) 1 1/2 grados por segundo

3		3	
---	--	---	--

c) 180 grados por minuto

61	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%.

62	S	1					
----	---	---	--	--	--	--	--

12) En un viraje medio estándar, el régimen de viraje del avión es de :





1	*				
b) 1 1/2 grados por segundo					
2		1			
a) 3 grados por segundo					
3		2			
c) 180 grados por minuto					
4		3			
d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta					

63	S	1					
120.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a las líneas de inestabilidad?							
1			1				
a) Siempre están asociadas con frentes fríos.							
2			2				
b) Se forman lentamente pero son de movimiento rápido.							
3	*		3				
c) No conforman un frente y normalmente contienen tormentas eléctricas de estado severo.							

64	S	1					
121.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a las líneas de inestabilidad?							
1			1				
a) Se forman lentamente, pero se mueven rápido.							
2			2				
b) Están relacionadas sólo con sistemas frontales.							
3	*		3				
c) Representan los mayores riesgos meteorológicos para una aeronave.							

65	S	1					
122.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es verdadera con respecto al ciclo de vida de una tormenta eléctrica?							
1			1				
a) Las corrientes ascendentes siguen desarrollándose durante la etapa de disipación de la tormenta eléctrica.							
2	*		2				
b) El inicio de la lluvia en la superficie terrestre indica la etapa madura de la tormenta eléctrica.							
3			3				
c) El inicio de la lluvia en la superficie terrestre indica la etapa de disipación de la tormenta eléctrica.							

66	S	1					
123.- ¿Qué señales visibles indican turbulencia extrema en las tormentas eléctricas?							
1			1				
a) La base de las nubes cerca a la superficie, lluvia fuerte y granizo.							
2			2				
b) Bajo techo y visibilidad, granizo y precipitación estática.							
3	*		3				
c) Nubes cumulonimbus, rayos muy frecuentes y nubes de torbellino.							

67	S	1					
124.- ¿Qué fenómeno meteorológico señala el inicio de la etapa madura de una tormenta eléctrica?							
1	*		1				
a) El inicio de la lluvia.							
2			2				
b) La aparición de la parte superior de un yunque.							
3			3				
c) El rango de crecimiento de la nube es el máximo.							

68	S	1					
125.- ¿Qué característica suele estar relacionada con la etapa cúmulo de una tormenta eléctrica?							
1			1				
a) Nube de torbellino.							
2	*		2				
b) Corriente ascendente continua.							
3			3				
c) Inicio de lluvia en la superficie.							

69	S	1					
126.- Durante el ciclo de vida de una tormenta eléctrica, ¿qué etapa está caracterizada predominantemente por corrientes descendentes?							
1			1				
a) Madura.							
2			2				
b) En desarrollo.							
3	*		3				
c) Disipación.							






70	S	1							
127.- ¿Qué distancia mínima debería existir entre ecos intensos de radar antes de realizar cualquier intento de volar entre estas tormentas eléctricas?									
1			1						
a) 20 millas.									
2			2						
b) 30 millas.									
3	*		3						
c) 40 millas.									

71	S	1							
128.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto al uso de un radar meteorológico de abordo para el reconocimiento de ciertas condiciones meteorológicas?									
1	*		1						
a) El alcance del radar meteorológico no garantiza que se puedan evitar los instrumentos para condiciones meteorológicas.									
2			2						
b) La evasión de granizo se garantiza al volar entre los ecos más intensos.									
3			3						
c) El área despejada entre los ecos intensos indica que se puede mantener la visualización de las tormentas al volar entre dichos ecos.									

72	S	1							
129.- La niebla producida por la actividad frontal es resultado de la saturación debido a:									
1			1						
a) enfriamiento nocturno.									
2			2						
b) enfriamiento adiabático.									
3	*		3						
c) evaporación de precipitación.									

73	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.									

74	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.
75	S	1										
												13.- En un ascenso a régimen prefijado es necesario mantener constante :
	1			1								
												a) Velocidad, altura y régimen de variómetro
	2	*		2								
												b) Régimen de variómetro y velocidad
	3			3								
												c) Velocidad y régimen de inclinación
76	S	1										
												13) ¿Qué instrumentos quedarán inoperativos si se bloquean las tomas estáticas?
	1			1								
												A. Velocímetro
	2			2								
												B. Altimetro y variómetro
	3	*		3								
												C. Velocímetro, altímetro y variómetro
77	S	1										
												13) Como se corrige la deriva en la pierna “no controlada” de una espera.
	1	*		1								
												a) Por la regla de triple deriva
	2			2								
												b) De acuerdo a la intensidad del viento agregar 5 grados cada 15 Kt de viento
	3			3								
												c) No es posible corregir deriva en una espera
78	S	1										
												13) En un ascenso a régimen prefijado es necesario mantener constante:
	1			1								
												a) Velocidad, altura y régimen de variómetro
	2	*		2								
												b) Régimen de variómetro y velocidad
	3			3								
												c) Velocidad y régimen de inclinación
	4			4								
												d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta
79	S	1										
												130.- ¿Cuál de los siguientes peligros en vuelo suele asociarse a los frentes cálidos?
	1			1								
												a) Niebla de advección.
	2			2								
												b) Niebla de radiación.
	3	*		3								
												c) Niebla inducida por precipitación.
80	S	1										
												131.- ¿Cual de los siguientes peligros en vuelo suele asociarse a los frentes calidos?
	1			1								
												a) niebla de adveccion.
	2			2								
												b) niebla de radiacion.
	3	*		3								
												c) niebla inducida por precipitación.
81	S	1										
												131.- La situación que más favorece la formación de niebla de advección es:
	1			1								
												a) una brisa ligera que mueve aire más frío sobre una superficie de agua.
	2	*		2								
												b) una masa de aire que se mueve hacia el interior, desde la costa, durante el invierno.
	3			3								
												c) una masa de aire cálido y húmedo que se establece sobre una superficie fría bajo condiciones de no-vientos.
82	S	1										
												132.- Si la niebla de advección se ha desplazado sobre un aeropuerto costero durante el día, ¿qué puede disipar o elevar esta niebla hasta nubes de





estratos bajos?

1 1

a) El enfriamiento nocturno.

2 2

b) La radiación de la superficie.

3 * 3

c) Vientos de 15 nudos o más fuertes.

83 S 1

133.- ¿Qué factor eleva la niebla de advección a nubes estratos bajos?

1 1

a) Enfriamiento nocturno.

2 2

b) Sequedad de la masa terrestre subyacente.

3 * 3

c) Vientos de superficie de aproximadamente 15 nudos o más fuertes.

84 S 1

134.- ¿Cuál es la diferencia en la formación o ubicación de la niebla de advección, de radiación y de vapor?

1 * 1

a) La niebla de radiación se restringe a áreas terrestres; la niebla de advección es más común a lo largo de las áreas costeras; la niebla de vapor se forma sobre una superficie de agua.

2 2

b) La niebla de advección es más densa a medida que la velocidad del viento se incrementa hasta los 20 nudos; la niebla de vapor requiere viento calmo o muy ligero; la niebla de radiación se forma cuando la tierra o el agua enfrían el aire por radiación.

3 3

c) La niebla de vapor se forma a partir de aire húmedo que se mueve por encima de una superficie más fría; la niebla de advección requiere aire frío por encima de una superficie más cálida; la niebla de radiación es producida por el enfriamiento de radiación de la tierra.

85 S 1

135.- ¿Cómo se forma la niebla de advección?

1 1

a) Una masa de aire húmedo y marítimo entra en tierra en invierno.

2 2

b) Aire frío moviéndose sobre una superficie más cálida.

3 * 3

c) Aire cálido y húmedo moviéndose sobre una superficie fría.

86 S 1

136.- ¿Como se forma la niebla de adveccion?

1 1

a) una masa de aire humedo y maritimo entra en tierra en invierno.

2 2

b) aire frio moviendose sobre una superficie mas calida.

3 * 3

c) aire calido y humedo moviendose sobre una superficie fria.

87 S 1

136.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a la niebla de advección?

1 1

a) Se forma lentamente y se disipa muy rápidamente.

2 2

b) Se forma casi exclusivamente por la noche o casi al amanecer.

3 * 3

c) Puede aparecer repentinamente durante el día o la noche, y es más persistente que la niebla de radiación.

88 S 1

137.- ¿Cual de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a la niebla de adveccion?

1 1

a) se forma lentamente y se disipa muy rapidamente.

2 2

b) se forma casi exclusivamente por la noche o casi al amanecer.

3 * 3

c) puede aparecer repentinamente durante el dia o la noche, y es mas persistente que la niebla de radiacion.

89 S 1

137.- ¿Entre qué valores se encuentra la visibilidad en caso de neblina?

1 1

a) Entre 500 y 1000 m.

2 2

b) Entre 1000 y 1500m.





3	*	3			
c) Entre 1000 y 2000m.					

90	S	1			
138.- ¿Entre que valores se encuentra la visibilidad en caso de neblina?					
1		1			
a) entre 500 y 1000 m.					
2		2			
b) entre 1000 y 1500m.					
3	*	3			
c) entre 1000 y 2000m.					

91	S	1			
138.- ¿Cuál de las siguientes opciones es una característica importante de la cortante viento (Windshear)?					
1		1			
a) Se presenta sólo a niveles inferiores y existe en una dirección horizontal.					
2		2			
b) Se presenta en cualquier nivel y existe sólo en una dirección vertical.					
3	*	3			
c) Se puede presentar en cualquier nivel y puede existir en ambas direcciones, horizontal y vertical.					

92	S	1			
139.- ¿Cual de las siguientes opciones es una característica importante de la cortante viento (Windshear)?					
1		1			
a) se presenta solo a niveles inferiores y existe en una direccion horizontal.					
2		2			
b) se presenta en cualquier nivel y existe solo en una direccion vertical.					
3	*	3			
c) se puede presentar en cualquier nivel y puede existir en ambas direcciones, horizontal y vertical.					

93	S	1			
139.- El Sistema de Alerta de Windshear de Bajo Nivel (LLWAS) proporciona información sobre el viento y procedimientos de software para detectar la presencia de:					
1		1			
a) Una columna giratoria de aire que se extiende desde una nube cumulonimbo.					
2	*	2			
b) Cambio en la dirección y/o velocidad del viento, en las cercanías de un aeropuerto.					
3		3			
c) Movimiento del aire hacia abajo, relacionado con vientos continuos con un componente oriental debido a la rotación de la Tierra.					

94	S	1			
14.- ¿Qué color identifica la velocidad normal de operación con flap?					
Figura 4. Indicador de velocidad					
					





1		1								
a) Desde el límite inferior al superior del arco blanco.										
2		2								
b) El arco verde.										
3	*	3								
c) El arco blanco.										
95	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.										
96	S	1								
14.-Para recobrar una actitud anormal de picada es necesario.										
1	*									
a.- Reducir la potencia, disminuir la inclinación y llevar la nariz al horizonte.										
2										
b.-Ver el lado del giro, mantener la potencia deseada, calcular el descenso										
3										
c. Enfocar con la mirada la actitud mediante el horizonte artificial, disminuir la potencia										
97	S	1								
14) Si la componente de viento no es la correcta para la cabecera de aproximación instrumental solicitaremos al control:										
1										
A. Un viraje por derecha para incorporarnos a básica por izquierda										
2		1								
B. Realizar la aproximación frustrada										
3	*	2								
C. Realizar la circulación visual prescrita										
98	S	1								
14) Para recobrar una actitud anormal de picada es necesario:										
1	*	1								
a) Reducir la potencia- disminuir la inclinación y llevar la nariz al horizonte.										
2		2								
b) Reducir el ángulo de ataque- disminuir la inclinación y llevar la nariz al horizonte.										
3		3								
c) Reducir la potencia- aumentar la inclinación y llevar la nariz a la posición de horizonte anterior.										
99	S	1								
140.- Por lo general, la cortante de viento (Windshear) suele encontrarse:										
1		1								
a) cerca de una actividad frontal cálida o estacionaria.										
2		2								
b) cuando la velocidad del viento es mayor a 35 nudos.										
3	*	3								
c) en áreas de inversión de temperatura y cerca de tormentas eléctricas.										
100	S	1								
141.- La cortante de viento (windshear) de bajo nivel puede ocurrir cuando:										
1		1								
a) los vientos de superficie son ligeros y variables.										
2	*	2								
b) existe una inversión de temperatura de bajo nivel con vientos fuertes por encima de la inversión.										
3		3								
c) los vientos de superficie se encuentran por encima de 15 nudos y, con la altura, no existe variación en la dirección y velocidad del viento.										
101	S	1								
142.- Si se produce una inversión de temperatura, inmediatamente después del despegue o durante la aproximación para el aterrizaje, existe un peligro potencial debido a:										
1	*	1								
a) cortante de viento (windshear).										
2		2								
b) fuertes vientos de superficie.										
3		3								
c) fuertes corrientes convectivas.										





102	S	1							
143.- Si durante el despegue, bajo condiciones de turbulencia de bajo nivel, se produce una disminución repentina en el viento de nariz, esto causará:									
1	*	1							
a) pérdida en la velocidad de vuelo, equivalente a la disminución en la velocidad del viento.									
2		2							
b) aumento en la velocidad de vuelo, equivalente a la disminución en la velocidad del viento.									
3		3							
c) ninguna variación en la velocidad de vuelo, pero la velocidad absoluta disminuirá.									
103	S	1							
144- Si durante el despegue, bajo condiciones de sospecha de turbulencia de bajo nivel, se produce una disminución repentina en el viento de nariz, esto causará:									
1	*	1							
a) pérdida en la velocidad de vuelo, equivalente a la disminución en la velocidad del viento.									
2		2							
b) aumento en la velocidad de vuelo, equivalente a la disminución en la velocidad del viento.									
3		3							
c) ninguna variación en la velocidad de vuelo, pero la velocidad absoluta disminuirá.									
104	S	1							
144.- Se puede esperar una cortante de viento fuerte (windshear):									
1		1							
a) en el frente de una corriente de chorro, por encima del núcleo, que tenga una velocidad de 60 a 90 nudos.									
2		2							
b) si los puntos isotérmicos de 5° C están separados por una distancia de 7° a 10° de latitud.									
3	*	3							
c) en el lado de baja presión del núcleo de una corriente de chorro donde la velocidad en el núcleo es mayor a 110 nudos.									
105	S	1							
145.- Durante una aproximación, la mejor manera de ser alertado sobre una posible cortante de viento (windshear), consiste en monitorear:									
1		1							
a) la cantidad de compensación requerida para aliviar las presiones de control.									
2		2							
b) las correcciones de curso necesarias para permanecer en la línea central de la pista.									
3	*	3							
c) la potencia y velocidad vertical requeridas para permanecer en la trayectoria de planeo adecuada.									
106	S	1							
146.- ¿Qué condiciones de viento puede esperar que ocurran si se reportan turbulencias en su destino?									
1		1							
a) Variaciones rápidas en la velocidad del viento entre picos de 15 nudos o más y viento en calma.									
2		2							
b) Ráfagas de viento con un pico de al menos 35 nudos combinadas con una variación de dirección de 30° o más.									
3	*	3							
c) Incrementos repentinos en la velocidad del viento de por lo menos 16 nudos hasta una velocidad sostenida de 22 nudos o más por un mínimo de 1 minuto.									
107	S	1							
147.- La estación que emite la siguiente observación METAR posee un campo de elevación de 3.500 pies MSL. Se reportó la parte superior del cielo cubierto a 7.500 pies MSL. METAR KHOB 151250Z 17006KT 4SM OVC005 13/11 A2998. ¿Cuál es el espesor de la capa de nubes si el cielo se encuentra cubierto por una capa continua?									
1		1							
a) 2.500 pies.									
2	*	2							
b) 3.500 pies.									
3		3							
c) 4.000 pies.									
108	S	1							
149.- El reporte de un piloto indica turbulencia que causa momentáneamente variaciones leves, erróneas en la altitud y/o la posición de vuelo. En este caso, el piloto debe reportarlo como:									
1		1							
a) sacudida ligera.									
2	*	2							
b) turbulencia ligera.									
3		3							
c) turbulencia moderada.									
109	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.

110	S	1				
15) La orientación respecto a la posición, el ser humano la logra por medio de:						
1		1				
a) La visión, el sistema vestibular y el sistema sensitivo.						
2		2				
b) La visión periférica, el sistema circulatorio y el sistema somato-sensorial.						
3	*	3				
c) La visión periférica, el sistema vestibular y el sistema somato-sensorial.						

111	S	1				
150.- Si la turbulencia ocasiona variaciones en la altitud y/o la posición de vuelo, pero el control de la aeronave permanece positivo, se debe reportar dicha situación como turbulencia:						
1		1				
a) ligera.						
2		2				
b) severa.						
3	*	3				
c) moderada.						

112	S	1				
151.- Si se encuentra turbulencia por encima de los 15.000 pies AGL que no está relacionada con la nubosidad cumuliforme, se debe reportar dicha situación como turbulencia:						
1		1				
a) severa.						
2	*	2				
b) de aire claro.						
3		3				
c) convectiva.						

113	S	1				
152.- ¿Cuál es el significado de los términos PROB40 2102 +TSRA utilizados en Pronósticos de Aeródromo Terminal (TAF)?						
1		1				
a) probabilidad de fuertes tormentas eléctricas con lluvias intensas por debajo de 4.000 pies a las 2102 hrs.						
2	*	2				
b) entre las 2100UTC y 0200UTC existe un cuarenta por ciento (40%) de probabilidades de suscitarse tormentas eléctricas con fuertes lluvias.						
3		3				
c) comenzando a las 2102UTC existe un cuarenta por ciento (40%) de probabilidades de suscitarse fuertes tormentas eléctricas y lluvias intensas.						

114	S	1				
152.- ¿Cuál es el significado de los términos PROB40 2102 +TSRA utilizados en Pronósticos de Aeródromo Terminal (TAF)?						
1		1				
a) Probabilidad de fuertes tormentas eléctricas con lluvias intensas por debajo de 4.000 pies a las 2102 hs.						
2	*	2				
b) Entre las 2100 UTC y 0200 UTC existe un cuarenta por ciento (40%) de probabilidades de que ocurran tormentas eléctricas con fuertes lluvias.						
3		3				
c) comenzando a las 2102 UTC existe un cuarenta por ciento (40%) de probabilidades de que ocurran fuertes tormentas eléctricas y lluvias intensas.						

115	S	1				
153.- ¿Qué valores se utilizan para determinar los Pronósticos de Vientos de Altura?						
1		1				
a) Dirección verdadera y MPH.						
2	*	2				
b) Dirección verdadera y nudos.						
3		3				
c) Dirección magnética y nudos.						

116	S	1				
154- La Información Meteorológica Significativa (SIGMET) se emite como advertencia de condiciones meteorológicas peligrosas para:						
1	*	1				
a) todas las aeronaves.						
2		2				
b) aeronaves pesadas particularmente.						





3		3					
c) aeronaves livianas particularmente.							

117	S	1					
154.- La Información Meteorológica Significativa (SIGMET) se emite como advertencia de condiciones meteorológicas peligrosas para:							
1	*	1					
a) todas las aeronaves.							
2		2					
b) aeronaves pesadas particularmente.							
3		3					
c) los aeropuertos únicamente.							

118	S	1					
155.- ¿Cuál es la única referencia que contiene información relacionada con una erupción volcánica que se está produciendo o que se espera que se produzca?							
1	*	1					
a) Asesoramiento de Meteorología En Vuelo (Servicio Asesor).							
2		2					
b) Pronósticos de Área Terminal (TAF).							
3		3					
c) Carta de Descripción Meteorológica.							

119	S	1					
156.- En una Carta de Análisis de Superficie, las líneas sólidas que señalan los patrones de presión a nivel del mar se denominan:							
1	*	1					
a) isobaras.							
2		2					
b) isogónicas.							
3		3					
c) milibares.							

120	S	1					
157.- ¿Cómo se llaman las líneas que unen puntos de igual tendencia barométrica?							
1		1					
a) Isoyetas.							
2	*	2					
b) Isobáricas.							
3		3					
c) Isalobaras.							

121	S	1					
158.- En una Carta de Análisis de Superficie, las líneas cortadas, en caso de aparecer, indican que el gradiente de presión es:							
1	*	1					
a) leve.							
2		2					
b) fuerte.							
3		3					
c) inestable.							

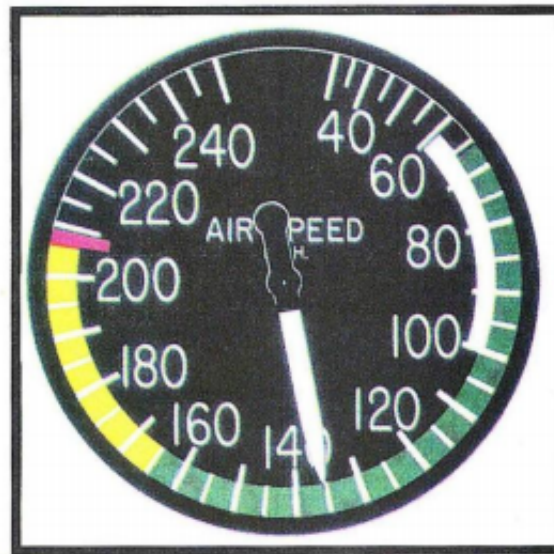
122	S	1					
159.- ¿Cuál de las siguientes cartas permite ubicar posiciones frontales observadas y centros de presión en forma rápida?							
1	*	1					
a) Carta de Análisis de Superficie.							
2		2					
b) Carta de Análisis de Presión Constante.							
3		3					
c) Carta de Descripción Meteorológica.							

123	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.

124	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

125	S	1							
									16) En navegación respecto a la cartografía, LA distancia más corta entre dos puntos de una esfera, se denomina:
1	*								
									A. Ortodrómica
2									
									B. Gnomónica
3									
									C. Loxodrómica

126	S	1							
									160.- En una Carta de Análisis de Superficie, las líneas isobáricas con poco espacio entre sí indican:
1		1							
									a) leve declive de presión.
2	*	2							
									b) fuerte declive de presión.
3		3							
									c) fuerte declive de temperatura.

127	S	1							
									161.- Las Cartas de Análisis de Superficie indican:
1		1							
									a) las ubicaciones frontales y movimientos esperados, centros de presión, cobertura de nubes y obstrucciones a la visión al momento de la transmisión de la carta.
2	*	2							
									b) las posiciones frontales reales, patrones de presión, temperatura, punto de rocío, viento, condiciones meteorológicas y obstrucciones a la visión al momento válido de la carta.





3		3					
c) la distribución real de la presión, sistemas frontales, altura y cobertura de las nubes, temperatura, punto de rocío y viento al momento indicado en la carta.							

128	S	1					
162.- ¿Qué información de interés para la planificación del vuelo puede deducir un piloto a partir de las Cartas de Análisis de Presión Constante?							
1	*	1					
a) Vientos y temperaturas en altura.							
2		2					
b) Condiciones de turbulencia de aire claro y congelamiento.							
3		3					
c) Sistemas frontales y obstrucciones a la visión en altura.							

129	S	1					
163.- El valor mínimo de una cortante de viento vertical, el cual resulta crítico para una probable turbulencia moderada o mayor, es:							
1		1					
a) 4 nudos cada 1.000 pies.							
2	*	2					
b) 6 nudos cada 1.000 pies.							
3		3					
c) 8 nudos cada 1.000 pies.							

130	S	1					
163.- El valor mínimo de una cortante de viento vertical, el cual resulta crítico para una probable turbulencia moderada o mayor, es:							
1		1					
a) 4 nudos cada 1.000 pies.							
2	*	2					
b) 6 nudos cada 1.000 pies.							
3		3					
c) 8 nudos cada 1.000 pies.							

131	S	1					
164.- ¿Qué carta meteorológica señala pronósticos de condiciones que se van a producir en un tiempo específico en el futuro?							
1		1					
a) Carta de Nivel de Congelamiento.							
2		2					
b) Carta de Indicación Meteorológica.							
3	*	3					
c) Carta de Pronóstico Meteorológico Significativo de 12 horas.							

132	S	1					
165.- Un cuadro de nivel de congelamiento correspondiente a la carta de estabilidad de humedad compuesta se constituye en un análisis de:							
1		1					
a) datos de pronóstico del nivel de congelamiento a partir de observaciones de la superficie.							
2		2					
b) datos de pronóstico del nivel de congelamiento a partir de observaciones del aire superior.							
3	*	3					
c) datos observados del nivel de congelamiento a partir de observaciones del aire superior.							

133	S	1					
166.- Al cambiar el ángulo de ataque de un ala, el piloto puede controlar:							
1	*	1					
a) la sustentación, la velocidad y la resistencia al avance de la aeronave.							
2		2					
b) la sustentación, la velocidad del aire y el centro de gravedad de la aeronave.							
3		3					
c) la sustentación y la velocidad del aire, pero no la resistencia al avance de la aeronave.							

134	S	1					
167.- El ángulo de ataque de un ala controla directamente:							
1		1					
a) el ángulo de incidencia del ala.							
2		2					
b) la cantidad de flujo de aire por encima del ala y por debajo de la misma.							
3	*	3					
c) la distribución de presiones que actúan sobre el ala.							

135	S	1					
168.- La distancia que existe entre la superficie del perfil y el punto en que la velocidad es la de la corriente libre se denomina: capa límite.							
1	*	1					
a) Verdadero.							





2 2

b) Falso.

136 S 1

169.- Desde el punto de vista de la resistencia de fricción, ¿qué tipo de capa límite es más conveniente?

1 * 1

a) Laminar.

2 2

b) Libre.

3 3

c) Turbulenta.

137 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.

138 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.

139 S 1

17) Para interceptar un radial en forma correcta es necesario tener en cuenta:

1 * 1

a) Rumbo y Angulo de interceptación

2 1

b) Distancia a la estación

3 2

c) Todas son correctas

140 S 1

170.- Cuando el ángulo de ataque de un plano aerodinámico simétrico se incrementa, el centro de presión:

1 * 1

a) tendrá movimiento muy limitado.

2 2

b) se desplazará hacia atrás a lo largo de la superficie sustentadora.

3 3

c) no se verá afectado.

141 S 1

171.- En teoría, si el ángulo de ataque y otros factores permanecen constantes y se duplica la velocidad, la sustentación producida a una mayor velocidad será:

1 1

a) la misma que a una menor velocidad.

2 2

b) dos veces mayor que a una menor velocidad.

3 * 3

c) cuatro veces mayor que a una menor velocidad.

142 S 1

172.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a las fuerzas opuestas que actúan sobre un avión en vuelo recto y nivelado?

1 * 1

a) Dichas fuerzas son equivalentes.

2 2

b) El empuje es mayor que la resistencia al avance y el peso y la sustentación son equivalentes.

3 3

c) El empuje es mayor que la resistencia al avance y la sustentación es mayor que el peso.

143 S 1

173.- Para generar el mismo nivel de sustentación a medida que se incrementa la altitud, se debe volar un avión a:

1 1

a) la misma velocidad sin importar el ángulo de ataque.





2		2	
b) una menor velocidad y un mayor ángulo de ataque.			
3	*	3	
c) una mayor velocidad cualquiera sea el ángulo de ataque.			

144	S	1				
174.- ¿Qué cambios se deben realizar en el control longitudinal de un avión para mantener la altitud a medida que se reduce la velocidad?						
1		1				
a) Incrementar el ángulo de ataque para producir más sustentación que resistencia al avance.						
2	*	2				
b) Incrementar el ángulo de ataque para compensar la disminución de sustentación.						
3		3				
c) Reducir el ángulo de ataque para compensar el incremento de resistencia al avance.						

145	S	1				
175.- ¿Qué determina la estabilidad longitudinal de la aeronave?						
1	*	1				
a) La posición del centro de gravedad (CG) respecto del centro de presión.						
2		2				
b) La efectividad del estabilizador horizontal y el timón de dirección.						
3		3				
c) La relación entre empuje, sustentación, peso y resistencia.						

146	S	1				
176.- Si un avión es cargado hacia atrás del centro de gravedad (CG), tenderá a ser inestable en su:						
1		1				
a) eje vertical.						
2	*	2				
b) eje lateral.						
3		3				
c) eje longitudinal.						

147	S	1				
177.- En teoría, si se duplica la velocidad en vuelo nivelado, la resistencia parásita:						
1		1				
a) se duplica.						
2		2				
b) se reduce a la mitad.						
3	*	3				
c) se cuadruplica.						

148	S	1				
178.- Si estando en vuelo nivelado, se reduce la velocidad por debajo de la relación máxima sustentación/resistencia al avance (L/D), la resistencia total al avance de un avión:						
1		1				
a) disminuye debido una menor resistencia parásita.						
2	*	2				
b) aumenta debido al incremento de la resistencia inducida.						
3		3				
c) aumenta debido al incremento de la resistencia parásita.						

149	S	1				
179.- Durante la transición de vuelo nivelado a un ascenso, el ángulo de ataque se incrementa y la sustentación:						
1		1				
a) se reduce momentáneamente.						
2		2				
b) permanece invariable.						
3	*	3				
c) se incrementa momentáneamente.						

150	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	*	3				
c) Fríos - Calientes - Estacionarios - Ocluidos.						

151	S	1				
180.- La definición mas apropiada de "sustentacion" es:						



1	*	1					
a) la fuerza que actúa en forma perpendicular al viento relativo.							
2		2					
b) la presión diferencial que actúa en forma perpendicular a la cuerda del ala.							
3		3					
c) la presión reducida que resulta de un flujo laminar por encima de la curvatura superior de la superficie sustentadora, el cual actúa en forma perpendicular a la curvatura media.							

152	S	1					
180.- La definición más apropiada de "sustentación" es:							
1	*	1					
a) la fuerza que actúa en forma perpendicular al viento relativo.							
2		2					
b) la presión diferencial que actúa en forma perpendicular a la cuerda del ala.							
3		3					
c) la presión reducida que resulta de un flujo laminar por encima de la curvatura superior de la superficie sustentadora, el cual actúa en forma perpendicular a la curvatura media.							

153	S	1					
181.- Se diseña el ala de una aeronave de manera que produzca sustentación generada por la diferencia entre:							
1		1					
a) la presión de aire negativa por debajo de la superficie del ala y un vacío por encima de dicha superficie.							
2		2					
b) el vacío por debajo de la superficie del ala y una mayor presión de aire por encima de dicha superficie.							
3	*	3					
c) una mayor presión de aire por debajo de la superficie del ala y una menor presión de aire por encima de dicha superficie.							

154	S	1					
181.- Se diseña el ala de una aeronave de manera que produzca sustentación generada por la diferencia entre:							
1		1					
a) la presión de aire negativa por debajo de la superficie del ala y un vacío por encima de dicha superficie.							
2		2					
b) el vacío por debajo de la superficie del ala y una mayor presión de aire por encima de dicha superficie.							
3	*	3					
c) una mayor presión de aire por debajo de la superficie del ala y una menor presión de aire por encima de dicha superficie.							

155	S	1					
182.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta en relación a la fuerza de sustentación en un vuelo recto y nivelado, a velocidad constante?							
1		1					
a) A velocidades más bajas, el ángulo de ataque debe ser menor a fin de generar la suficiente sustentación para mantener altitud.							
2	*	2					
b) Existe una velocidad indicada requerida para cada ángulo de ataque con el propósito de generar la sustentación necesaria a fin de mantener altitud.							
3		3					
c) Una superficie sustentadora siempre entrará en pérdida a la misma velocidad indicada; es por ello que, al incrementarse el peso, será necesario incrementar la velocidad a fin de generar la suficiente sustentación para mantener altitud.							

156	S	1					
183.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a la variación del ángulo de ataque?							
1		1					
a) una disminución en el ángulo de ataque incrementa la presión por debajo del ala, y reduce la resistencia al avance.							
2	*	2					
b) un incremento en el ángulo de ataque incrementa la resistencia al avance.							
3		3					
c) un incremento en el ángulo de ataque reduce la presión por debajo del ala, e incrementa la resistencia al avance.							

157	S	1					
183.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a la variación del ángulo de ataque?							
1		1					
a) Una disminución en el ángulo de ataque incrementa la presión por debajo del ala y reduce la resistencia al avance.							
2	*	2					
b) Un incremento en el ángulo de ataque incrementa la resistencia al avance.							
3		3					
c) Un incremento en el ángulo de ataque reduce la presión por debajo del ala e incrementa la resistencia al avance.							

158	S	1					
184.- La fuerza aerodinámica (F) es origen de dos fuerzas denominadas:							
1		1					
a) sustentación y tracción.							
2	*	2					
b) empuje y resistencia.							





3		3			
c) sustentación y resistencia.					

159	S	1					
185- La Perdida aerodinamicamente se define como:							
1		1					
a) el desprendimiento paulatino de la capa limite a medida que el angulo de ataque disminuye.							
2	*	2					
b) la incapacidad el ala para producir la sustentacion necesaria.							
3		3					
c) la incapacidad del ala para producir un mayor flujo sobre la superficie alar.							

160	S	1					
185.- La "pérdida" aerodinamicamente se define como:							
1		1					
a) el desprendimiento paulatino de la capa límite a medida que el ángulo de ataque disminuye.							
2	*	2					
b) la incapacidad el ala para producir la sustentación necesaria.							
3		3					
c) la incapacidad del ala para producir un mayor flujo sobre la superficie alar.							

161	S	1					
186.- ¿Cuál de las siguientes opciones es correcta con respecto a las fuerzas que actúan sobre una aeronave en un descenso normal?							
1		1					
a) La suma de todas las fuerzas ascendentes es menor que la suma de todas las fuerzas descendentes.							
2		2					
b) La suma de todas las fuerzas ascendentes es mayor que la suma de todas las fuerzas descendentes.							
3	*	3					
c) La suma de todas las fuerzas hacia adelante es equivalente a la suma de todas las fuerzas hacia atrás.							

162	S	1					
187.- ¿Cuál de las siguientes opciones es verdadera en relación a la resistencia aerodinámica?							
1		1					
a) La resistencia inducida se produce enteramente por la resistencia al aire.							
2		2					
b) Toda resistencia aerodinámica se produce enteramente por la producción de la sustentación.							
3	*	3					
c) La resistencia inducida es una consecuencia de la sustentación y se ve afectada en gran medida por los cambios en la velocidad de vuelo.							

163	S	1					
189- (Ver Figura) Un avión, en vuelo estable y a la velocidad representada por el punto A:							



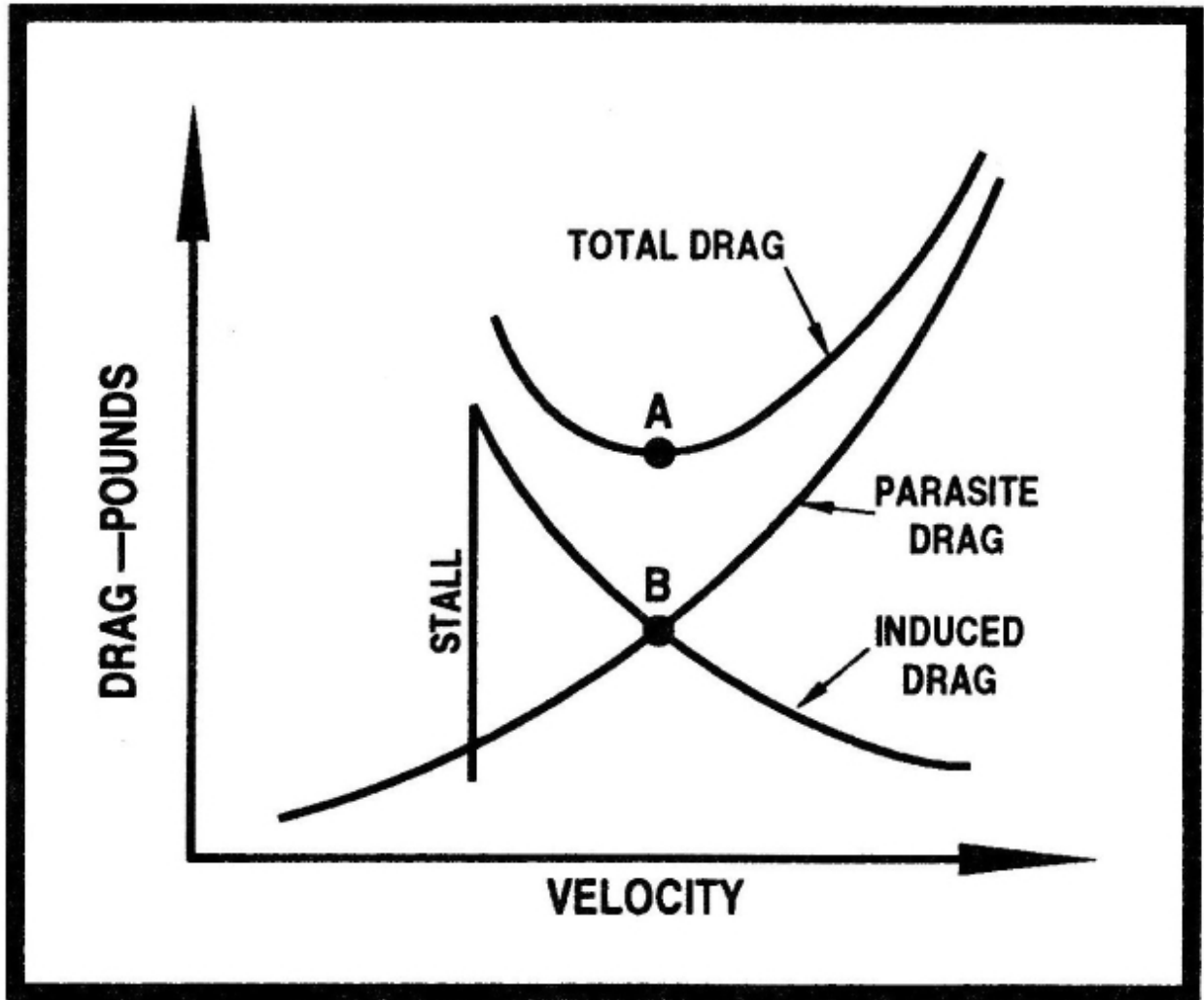


FIGURE 1.—Drag vs. Speed.

1	*	1			
a) se encuentra en su maxima relacion sustentacion/resistencia al avance (L/D).					
2		2			
b) se encuentra en su minima relacion sustentacion/resistencia al avance (L/D).					
3		3			
c) se encuentra desarrollando su maximo coeficiente de sustentacion.					

164 S 1

190- (Ver figura 1) En un avion en vuelo estable, a una velocidad representada por el Punto B, el piloto puede esperar que el avion desarrolle:



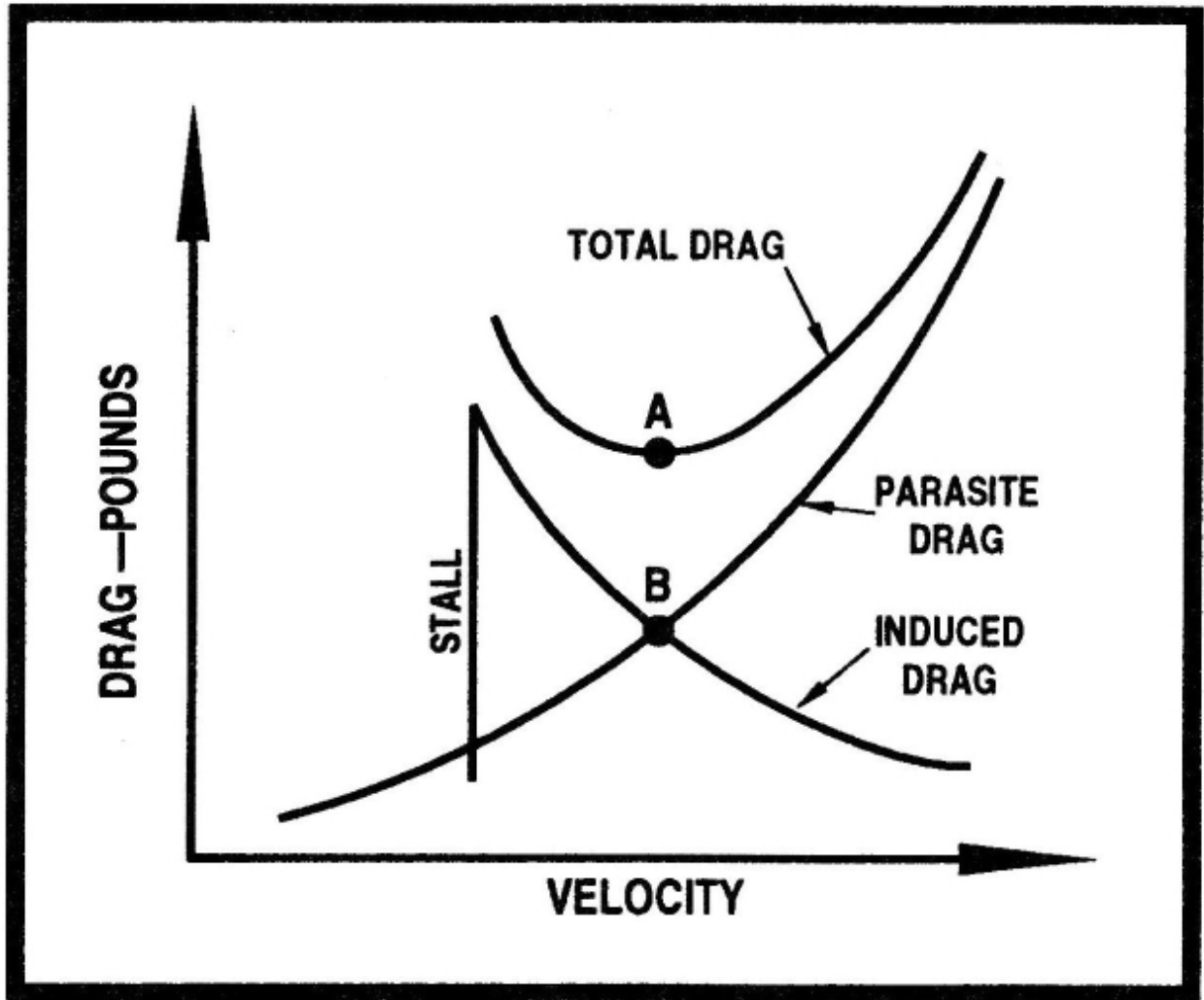


FIGURE 1.—Drag vs. Speed.

1		1				
						a) su maxima autonomia.
2	*	2				
						b) su maximo alcance de planeo.
3		3				
						c) su maximo coeficiente de sustentacion.

165	S	1				
						193.- En un avión accionado por hélice, ¿qué performance es típica de vuelos en su máxima relación sustentación/resistencia al avance (L/D)?
			1			
						a) Máxima ganancia de altitud sobre una distancia determinada.
			2	*	2	
						b) Máximo radio de acción y máxima distancia de planeo.
			3			
						c) Máximo coeficiente de sustentación y mínimo coeficiente de resistencia al avance.

166	S	1				
						195- (Ver Figura 5) La línea horizontal punteada desde el Punto C hasta el Punto E representa:



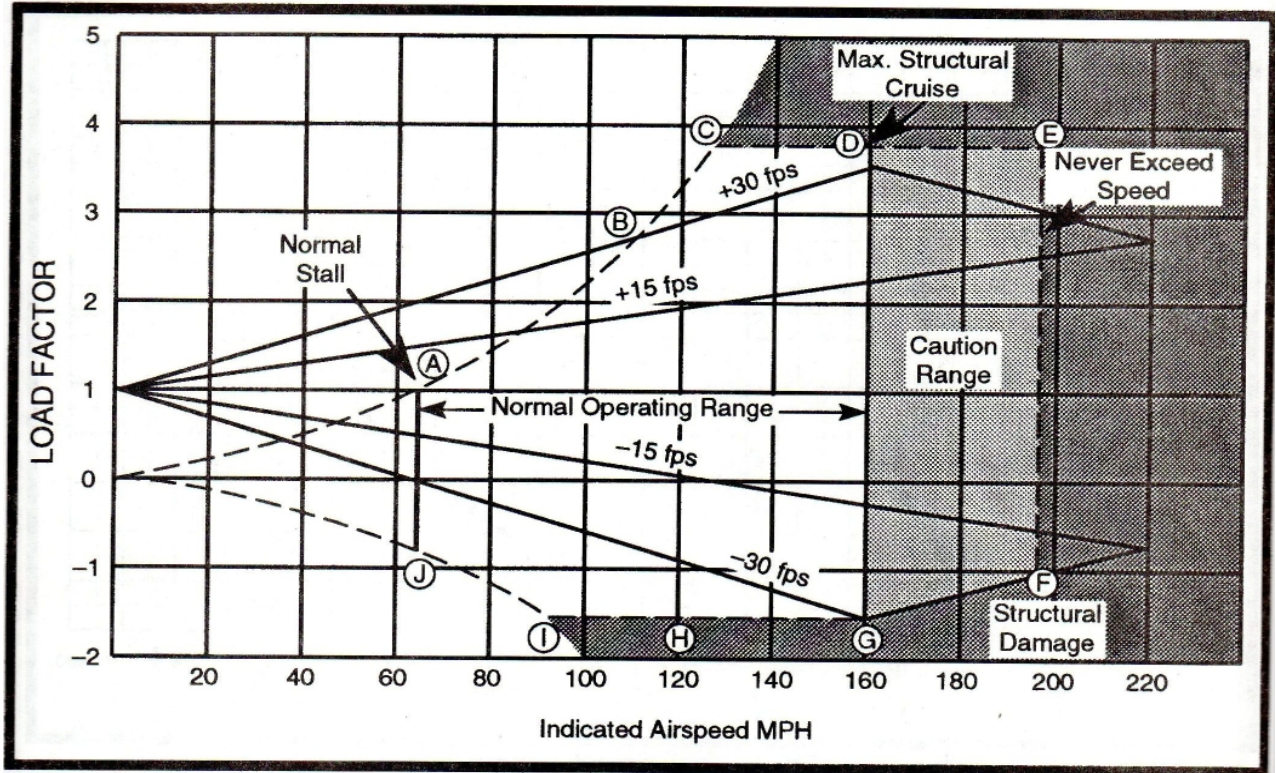


FIGURE 5.—Velocity vs. G-Loads.

1		1		
	a)	el factor de carga extrema.		
2	*	2		
	b)	el factor de carga limite positivo.		
3		3		
	c)	el rango de velocidad del aire para operaciones normales.		

167 S 1

196- (Ver Figura 5) La línea vertical desde el Punto E hasta el Punto F tiene su representación en el indicador de velocidad mediante:



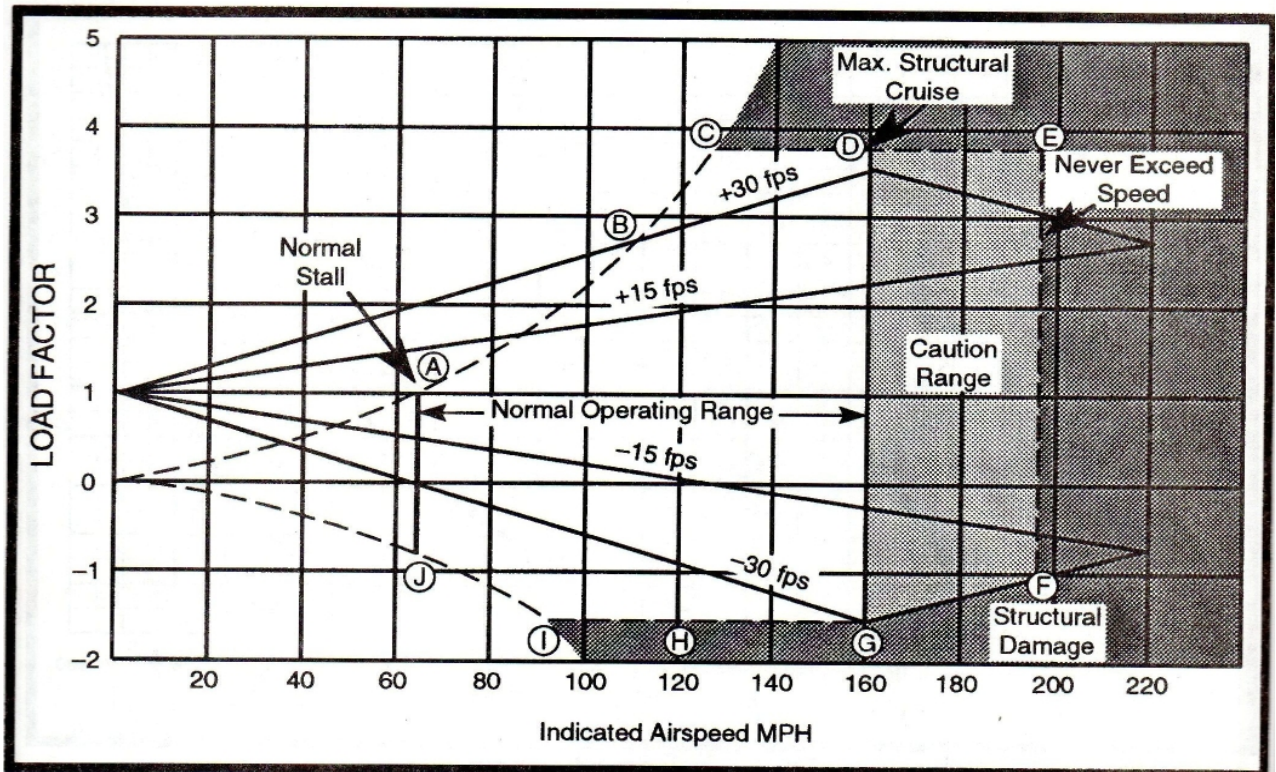


FIGURE 5.—Velocity vs. G-Loads.

1	*	1				
a) el límite superior del arco amarillo.						
2		2				
b) el límite superior del arco verde.						
3		3				
c) la línea radial azul.						

168	S	1				
197.- En aviones pequeños, la recuperación normal de un tirabuzón puede complicarse si:						
1		1				
a) el centro de gravedad (CG) se encuentra muy hacia atrás y la rotación ocurre alrededor del eje longitudinal.						
2	*	2				
b) el centro de gravedad (CG) está muy hacia atrás y la rotación ocurre alrededor del mismo CG.						
3		3				
c) se ingresa al tirabuzón antes que la pérdida se haya desarrollado por completo.						

169	S	1				
198.- Un avión con ala en flecha con estabilidad direccional estática débil y diedros incrementados, causa un incremento en:						
1		1				
a) la tendencia a mach tuck.						
2	*	2				
b) la tendencia a dutch roll.						
3		3				
c) la estabilidad longitudinal.						

170	S	1				
199.- Si se realiza la carga de un avión ubicándola hacia atrás del rango del centro de gravedad (CG), presentará una tendencia a ser inestable alrededor de su:						
1		1				
a) eje vertical.						
2	*	2				
b) eje lateral.						
3		3				
c) eje longitudinal.						

171	M	1				
1F) El tránsito de aeronaves por el territorio argentino es:						





1	*	1		
a) Libre, salvo cuando se halla limitado por seguridad nacional, interés público o defensa.				
2		2		
b) Restringido sólo a quienes tienen permiso previo.				
3		3		
c) Libre sólo para las aeronaves extranjeras de pasajeros.				

172	S	1					
2.-En VMC, se aplicarán las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo visual (VFR), no obstante, el piloto puede hacer si lo desea un vuelo ajustándose a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), o la autoridad aeronáutica competente puede solicitarlo que así lo haga.							
1	*	1					
a) Verdadero							
2		2					
b) Falso							

173	S	1					
2.-Los instrumentos del avión se clasifican en:							
1		1					
a) De precisión ,de navegación y performance							
2		2					
b) De actitud, de comportamiento y navegación							
3	*	3					
c) De control, de comportamiento y navegación							

174	S	1					
2.14 f. En caso de otras atribuciones que la Autoridad Aeronáutica competente considera que no requieran estar incorporadas en la licencia o certificado de competencia de piloto, tal como es la adaptación o readaptación a ciertas funciones de vuelo, deberá tenerlas registrada y debidamente firmada en :							
1							
b) En el Libro matriz de la institución aero-deportiva o Escuela de vuelo.							
2		1					
a) En una licencia adicional certificada							
3	*	2					
c) En el Libro de Vuelo del causante, por el Instructor de Vuelo que impartió la instrucción.							

175	S	1					
2.14 f. En caso de otras atribuciones que la Autoridad Aeronáutica competente considere que no requieran estar incorporadas en la licencia o certificado de competencia de piloto, tal como es la adaptación o re-adaptación a ciertas funciones de vuelo, deberá tenerlas registrada y debidamente firmada en :							
1							
b) En el Libro matriz de la institución aero-deportiva o Escuela de vuelo.							
2		1					
a) En una licencia adicional certificada							
3	*	2					
c) En el Libro de Vuelo del causante, por el Instructor de Vuelo que impartió la instrucción.							

176	S	1					
2.14 f. Todo titular de un certificado de idoneidad aeronáutica deberá tener, si corresponde, inscripto en el mismo habilitaciones adicionales.							
1	*	1					
a) Verdadero							
2		2					
b) Falso							

177	S	1					
2.14.4 La Parte que define la aplicación de la Raac (RAAC 61.1) establece:							
1		1					
a) Los requisitos mínimos y procedimientos para el otorgamiento de licencias de piloto, certificados de competencia de piloto o habilitaciones.							
2		2					
b) Únicamente las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus atribuciones y limitaciones							
3	*	3					
C) Establece 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.							

178	S	1					
2.14.4 La parte que define la aplicación de la Raac (RAAC 61.1) establece:							
1		1					
a) Los requisitos mínimos y procedimientos para el otorgamiento de licencias de piloto, certificados de competencia de piloto o habilitaciones.							
2		2					
b) Únicamente las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus atribuciones y limitaciones							
3	*	3					
C) Establece 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.

179	S	1					
2.14.f Ninguna persona titular de una licencia o certificado de competencia de piloto podrá actuar como piloto o en cualquier otra función en que se requiere un piloto miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave civil matriculada y o registrada en el país, a menos que:							
1	*	1					
a) Sea titular y porte una licencia o certificado de competencia de piloto vigente otorgada bajo esta Parte o normas anteriores.							
2		2					
b) Sea titular y porte una licencia o certificado de competencia de piloto no necesariamente vigente otorgada o normas anteriores.							
3		3					
Sea titular y porte una licencia o certificado de competencia de piloto otorgada bajo esta Parte o sin cuidado de ser concedida por normas anteriores.							

180	S	1					
2.14.f Ninguna persona titular de una licencia o certificado de competencia de piloto podrá actuar como piloto o en cualquier otra función en que se requiere un piloto miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave civil matriculada y/o registrada en el país, a menos que:							
1	*	1					
a) Sea titular y porte una licencia o certificado de competencia de piloto vigente otorgada bajo esta Parte o normas anteriores.							
2		2					
b) Sea titular y porte una licencia o certificado de competencia de piloto no necesariamente vigente otorgada o normas anteriores.							
3		3					
Sea titular y porte una licencia o certificado de competencia de piloto otorgada bajo esta Parte o sin cuidado de ser concedida por normas anteriores.							

181	S	1					
2) El ámbito de aplicación del Código Aeronáutico es:							
1		1					
a) El territorio nacional determinado por las fronteras del país.							
2		2					
b) El espacio Aéreo Nacional							
3	*	3					
c) El territorio Nacional, aguas territoriales y el espacio aéreo que los cubre.							

182	S	1					
2) El indicador de ruta CDI, da información sobre							
1	*	1					
a) Ruta de la aeronave							
2		2					
b) Indicador TO-FROM							
3		3					
c) Distancia a la estación							
4		4					
d) Todas las anteriores son correctas							

183	S	1					
2) Los instrumentos del avión se clasifican en :							
1		1					
a) De precisión ,de navegación y performance							
2		2					
b) De actitud, de comportamiento y navegación							
3	*	3					
c) De control, de comportamiento y navegación							
4		4					
d) De control, de performance y actitud							

184	S	1					
200.- Un avión entrará en pérdida con:							
1	*	1					
a) el mismo ángulo de ataque sin importar la altitud con relación al horizonte.							
2		2					
b) la misma velocidad aérea sin importar la altitud con relación al horizonte.							
3		3					
c) el mismo ángulo de ataque y altitud con relación al horizonte.							

185	S	1					
201.- ¿En qué condición de vuelo el avión entra en tirabuzón?							
1	*	1					
a) Al entrar en pérdida.							
2		2					
b) Al entrar parcialmente en pérdida con el ala baja.							





3			3		
c) En un espiral descendente.					

186	S	1					
202.- ¿Cual de los siguientes es considerado un control de vuelo auxiliar?							
1			1				
a) elevador							
2			2				
b) timon de direccion superior							
3	*		3				
c) flaps de borde de fuga							

187	S	1					
202.- ¿Cuál de los siguientes es considerado un control de vuelo auxiliar?							
1			1				
a) Elevador.							
2			2				
b) Timón de dirección superior.							
3	*		3				
c) Flaps de borde de fuga.							

188	S	1					
203- El proposito principal de los dispositivos hipersustentadores es incrementar							
1			1				
a) L/D max							
2	*		2				
b) la sustentacion a bajas velocidades							
3			3				
c) la resistencia y reducir la velocidad							

189	S	1					
203.- El propósito principal de los dispositivos hipersustentadores es incrementar:							
1			1				
a) L/D máx.							
2	*		2				
b) la sustentación a bajas velocidades.							
3			3				
c) la resistencia y reducir la velocidad.							

190	S	1					
206.- ¿Cuál es el propósito de los flight spoilers?							
1			1				
a) Incrementar la cuerda del ala.							
2	*		2				
b) Reducir la sustentación sin incrementar la velocidad.							
3			3				
c) Dirigir el flujo de aire sobre el extradós a grandes ángulos de ataque.							

191	S	1					
207.- La estabilidad estática es:							
1			1				
a) la propiedad de un cuerpo de desarrollar fuerzas que tiendan a modificar su posición original.							
2			2				
b) la forma en que se mueve un cuerpo conforme transcurre el tiempo, luego de haber sido sometido a una perturbación.							
3	*		3				
c) la tendencia inicial de un cuerpo de volver a una determinada posición de equilibrio.							

192	S	1					
208.- La estabilidad longitudinal implica el movimiento del avión controlado por su:							
1			1				
a) timón de dirección.							
2			2				
b) elevador.							
3	*		3				
c) alerones.							

193	S	1					
209.- Si la posición del avión inicialmente tiende a retornar a su posición original tras presionar el control del elevador hacia adelante y liberarlo, el avión presenta:							
1			1				
a) estabilidad dinámica positiva.							



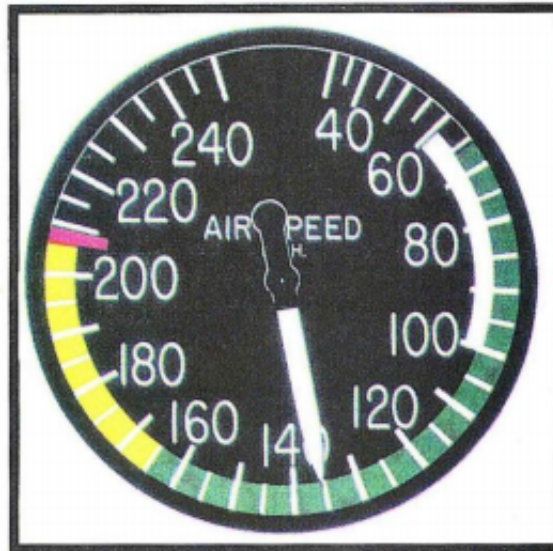


2	*	2		
b) estabilidad estática positiva.				
3		3		
c) estabilidad dinámica neutra.				

194 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.				

195 S 1

21.10.13.- ¿Por cual de estas razones puede modificarse el factor de carga?

1	*			
a) Por rafagas				
2				
b) Por fatiga de material				
3				
c) Por mal uso de los mandos				

196 S 1

21.10.13.- Cuál de estas fuerzas no interviene en el aterrizaje y sí en el despegue?

1		1		
a) Peso..				
2		2		
b) Sustentación.				
3	*	3		
c) Tracción o empuje.				

197 S 1

210- Si la posición del avión permanece en una nueva posición tras presionar el control del elevador hacia adelante y liberarlo, el avión presenta:

1	*	1		
a) estabilidad estática longitudinal neutra.				
2		2		
b) estabilidad estática longitudinal positiva.				
3		3		
c) estabilidad dinámica longitudinal neutra.				

198 S 1





210.- Si la posición del avión permanece en una nueva posición tras presionar el control del elevador hacia adelante y liberarlo, el avión presenta:

- | | | | | |
|--|---|---|--|--|
| 1 | * | 1 | | |
| a) estabilidad estática longitudinal neutra. | | | | |
| 2 | | 2 | | |
| b) estabilidad estática longitudinal positiva. | | | | |
| 3 | | 3 | | |
| c) estabilidad dinámica longitudinal neutra. | | | | |

199 S 1

211.- Se puede identificar la inestabilidad dinámica longitudinal de un avión mediante:

- | | | | | |
|---|---|---|--|--|
| 1 | | 1 | | |
| a) oscilaciones de banqueo que se tornan paulatinamente más escarpadas. | | | | |
| 2 | * | 2 | | |
| b) oscilaciones de cabeceo que se tornan paulatinamente más escarpadas. | | | | |
| 3 | | 3 | | |
| c) oscilaciones de alabeo trilaterales que se tornan paulatinamente más escarpadas. | | | | |

200 S 1

211.- Se puede identificar la inestabilidad dinámica longitudinal de un avión mediante:

- | | | | | |
|---|---|---|--|--|
| 1 | | 1 | | |
| a) oscilaciones de banqueo que se tornan paulatinamente más escarpadas. | | | | |
| 2 | * | 2 | | |
| b) oscilaciones de cabeceo que se tornan paulatinamente más escarpadas. | | | | |
| 3 | | 3 | | |
| c) oscilaciones de alabeo trilaterales que se tornan paulatinamente más escarpadas. | | | | |

201 S 1

212.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto al rango y radio de viraje para un avión que vuela en un viraje coordinado a una altitud constante?

- | | | | | |
|--|---|---|--|--|
| 1 | * | 1 | | |
| a) Para un ángulo de banqueo y velocidad específicos, el rango y radio de viraje no varían. | | | | |
| 2 | | 2 | | |
| b) Para mantener un rango de viraje estable, el ángulo de banqueo debe incrementarse medida que la velocidad se disminuye. | | | | |
| 3 | | 3 | | |
| c) Mientras más rápida sea la velocidad verdadera, más rápido será el rango y más amplio el radio de viraje sin importar el ángulo de banqueo. | | | | |

202 S 1

213.- Cuando se incrementa el ángulo de inclinación, la componente vertical de la sustentación:

- | | | | | |
|--|---|---|--|--|
| 1 | * | 1 | | |
| a) disminuye y la componente horizontal aumenta. | | | | |
| 2 | | 2 | | |
| b) aumenta y la componente horizontal disminuye. | | | | |
| 3 | | 3 | | |
| c) aumenta y la componente horizontal permanece constante. | | | | |

203 S 1

214.- Las denominadas regulaciones Argentinas de aviación civil. Parte 61 se delimita a la regulación de:

- | | | | | |
|---|---|---|--|--|
| 1 | | 1 | | |
| a) LICENCIAS, CERTIFICADO DE COMPETENCIA Y HABILITACIONES | | | | |
| 2 | * | 2 | | |
| b) LICENCIAS, CERTIFICADO DE COMPETENCIA Y HABILITACIONES PARA PILOTO | | | | |
| 3 | | 3 | | |
| c) CERTIFICADOS DE COMPETENCIA Y HABILITACIONES PARA PILOTO | | | | |

204 S 1

214.- ¿Por qué es necesario incrementar la presión del elevador trasero para mantener la altitud en un viraje? Para compensar:

- | | | | | |
|--|---|---|--|--|
| 1 | * | 1 | | |
| a) la pérdida del componente vertical del ascenso. | | | | |
| 2 | | 2 | | |
| b) la pérdida del componente horizontal del ascenso e incremento en la fuerza centrífuga. | | | | |
| 3 | | 3 | | |
| c) la desviación del timón de dirección y leve presión del alerón opuesto durante el viraje. | | | | |

205 S 1

215.- Para mantener la altitud durante un viraje, se debe incrementar el ángulo de ataque a fin de compensar la disminución en:

- | | | | | |
|--|---|---|--|--|
| 1 | | 1 | | |
| a) las fuerzas que contraponen el componente resultante de la resistencia al avance. | | | | |
| 2 | * | 2 | | |
| b) el componente vertical de la sustentación. | | | | |
| 3 | | 3 | | |





c) el componente horizontal de la sustentación.

206	S	1						
216.- En un viraje nivelado, ¿qué acción sería necesaria para mantener la altitud si se incrementa la velocidad? El ángulo de ataque:								
1		1						
a) y el ángulo de banqueo deben disminuirse.								
2		2						
b) debe incrementarse o el ángulo de banqueo debe disminuirse.								
3	*	3						
c) debe disminuirse o el ángulo de banqueo debe incrementarse.								

207	S	1						
217.- Para un ángulo de banqueo determinado, en cualquier tipo de avión, el factor de carga impuesto sobre un viraje coordinado de altitud constante:								
1	*	1						
a) es constante y la velocidad de pérdida se incrementa.								
2		2						
b) varía en proporción al rango de viraje.								
3		3						
c) es constante y la velocidad de pérdida se disminuye.								

208	S	1						
218.- ¿Qué maniobra impone factor de carga en un avión?								
1	*	1						
a) Viraje.								
2		2						
b) Ascenso								
3		3						
c) Entrada en pérdida.								

209	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.								

210	S	1						
220.- Si se incrementa la velocidad de 90 a 135 nudos durante un viraje de banqueo nivelado de 60°, el factor de carga:								
1		1						
a) aumentará al igual que la velocidad de pérdida.								
2		2						
b) disminuirá y la velocidad de pérdida se incrementará.								
3	*	3						
c) permanecerá igual pero el radio de viraje se incrementará.								

211	S	1						
224.- Para incrementar el régimen de viraje y, al mismo tiempo, reducir el radio, un piloto debe:								
1		1						
a) mantener el banqueo y reducir la velocidad.								
2		2						
b) hacer más pronunciado el banqueo e incrementar la velocidad.								
3	*	3						
c) hacer más pronunciado el banqueo y reducir la velocidad.								

212	S	1						
226.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto al uso de los flaps durante un viraje nivelado?								
1		1						
a) Bajar los flaps incrementa la velocidad de pérdida.								
2	*	2						
b) Subir los flaps incrementa la velocidad de pérdida.								
3		3						
c) Subir los flaps requiere una presión agregada hacia delante sobre la palanca de mandos.								

213	S	1						
228.- El factor de carga es la sustentación generada por las alas de una aeronave en un tiempo determinado:								
1	*	1						
a) dividida por el peso total de la aeronave.								
2		2						
b) multiplicada por el peso total de la aeronave.								





3		3					
c) dividida por el peso basico vacio de la aeronave.							

214	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.							

215	S	1					
23) Se denomina Punto Crítico a:							
1							
A. La distancia que una aeronave puede volar sin reabastecerse de combustible							
2	*	1					
B. Al punto de la ruta en el cual demoramos igual tiempo en regresar , que continuar a destino							
3		2					
C. Al punto en el cual nos quedaríamos sin combustible para continuar							

216	S	1					
238.- La necesidad de reducir la velocidad de un avión por debajo de la Va se debe al siguiente fenómeno meteorológico:							
1		1					
a) gran altitud de densidad que incrementa la velocidad de pérdida indicada.							
2	*	2					
b) turbulencia que produce un incremento en la velocidad de pérdida.							
3		3					
c) turbulencia que produce una disminución en la velocidad de pérdida.							

217	S	1					
240.- El ángulo de ataque en el cual un perfil alar entra en pérdida, permanece constante sin importar:							
1	*	1					
a) el peso, la presión dinámica, el ángulo de banqueo ni la actitud de cabeceo.							
2		2					
b) la presión dinámica, pero varía en proporción al peso, al ángulo de banqueo y a la actitud de cabeceo.							
3		3					
c) el peso y la actitud de cabeceo, pero varía en proporción a la presión dinámica y al ángulo de banqueo.							

218	S	1					
247.- Para producir la misma sustentación que se produce mientras el avión se encuentra en efecto suelo, éste requiere:							
1	*	1					
a) un ángulo de ataque menor.							
2		2					
b) el mismo ángulo de ataque.							
3		3					
c) un ángulo de ataque mayor.							

219	S	1					
248.- Si bajo el efecto suelo se mantiene el mismo ángulo de ataque que fuera de dicho fenómeno, la sustentación:							
1	*	1					
a) será mayor y la resistencia inducida menor.							
2		2					
b) será menor y la resistencia parásita mayor.							
3		3					
c) será mayor y la resistencia inducida también.							

220	S	1					
264- (Ver Figura 38) Dada la siguiente informacion: Peso vacio (aceite incluido)..1.271 libras Momento de peso vacio (pulgadas-libras/1.000)102.04 Piloto y copiloto .400 libras Pasajero asiento trasero .140 libras Carga .100 libras Combustible .37 gal. ¿Puede afirmarse que el avion esta cargado dentro de los limites?							



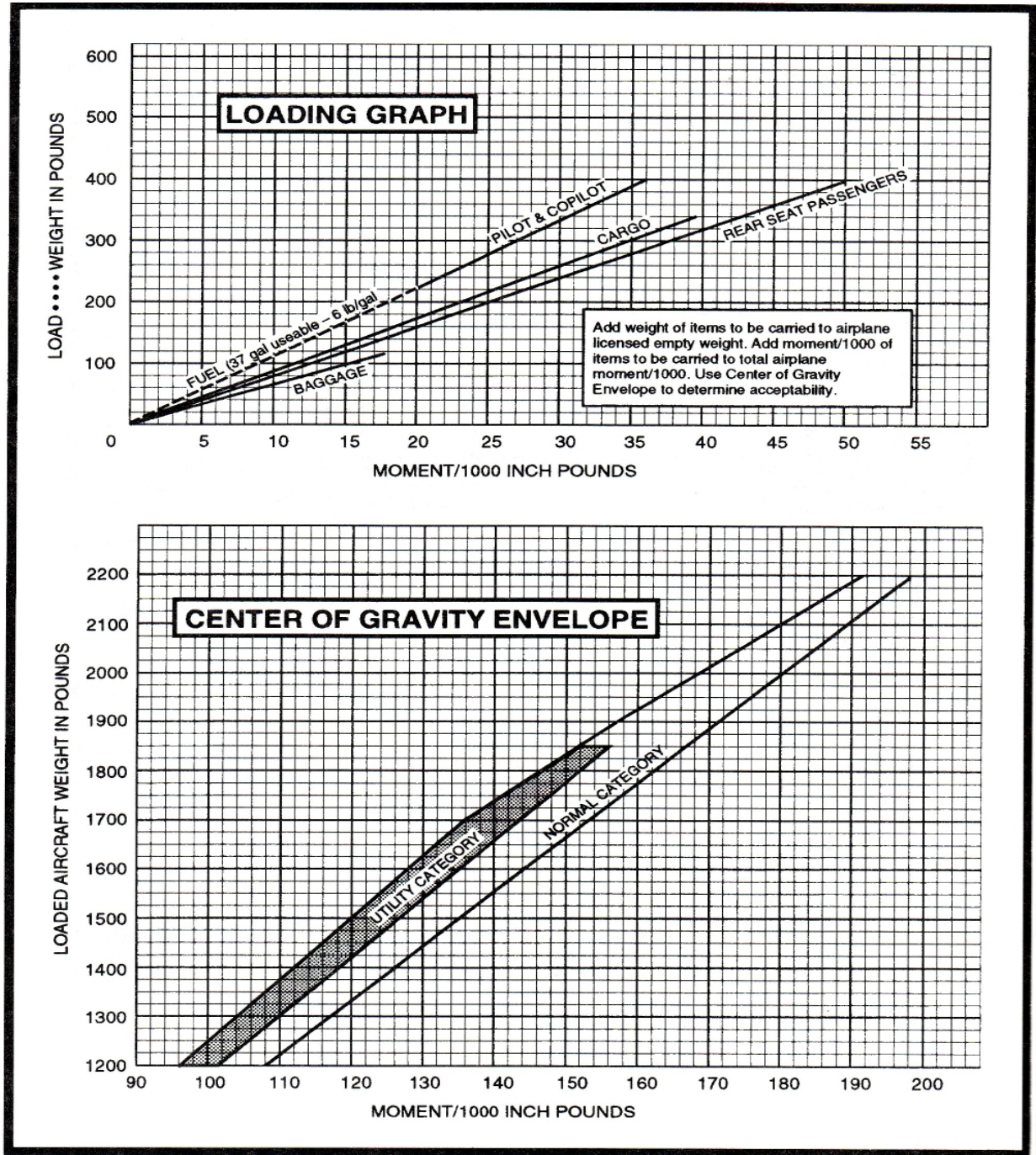


FIGURE 38.—Loading Graph and Center-of-Gravity Envelope.

1	*	1		
a) si, el peso y el centro de gravedad (CG) estan dentro de los limites.				
2		2		
b) no, el peso excede el maximo permisible.				
3		3		
c) no, el peso es aceptable, pero el CG esta detras del limite posterior.				

221	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.

222	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.									

223	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.									

224	S	1							
293-1.- Sobre la superficie terrestre podemos trazar círculos máximos, estos son:									
1		1							
a) los paralelos.									
2	*	2							
b) los meridianos y el ecuador.									
3		3							
c) los meridianos.									

225	S	1							
298-1.- La medida de longitud denominada "milla náutica" (NM) equivale a:									
1		1							
a) 1609 m.									
2		2							
b) 1° de longitud de arco de meridiano terrestre.									
3	*	3							
c) 1' de longitud de arco de meridiano terrestre.									

226	S	1							
298-2.- Una milla náutica (NM) equivale a:									
1		1							
a) 1467 m.									
2	*	2							
b) 1852 m.									
3		3							
c) 1609 m.									

227	S	1							
298-4.- La distancia más corta entre dos puntos de una esfera se denomina:									
1	*	1							
a) ortodrómica.									
2		2							
b) gnomónica.									
3		3							
c) loxodrómica.									

228	S	1							
299.- ¿Cuánto combustible se necesita para que un avión recorra 460 MN si el consumo de combustible es de 80 libras por hora y la velocidad absoluta es de 180 nudos?									
1	*	1							
a) 205 libras.									
2		2							
b) 212 libras.									
3		3							
c) 460 libras.									

229	M	1							
2f) Un aeródromo es público									
1	*	1							
a) Cuando está destinado al uso público									





2		2					
b) Su propietario es Argentino.							
3		3					
c) Cuando su dueño es el Estado Provincial							
230	S	1					
3.- Entre los instrumentos de navegación se encuentran:							
1		1					
a) CDI, velocímetro ,RMI y DME							
2	*	2					
b) RMI, CDI ,VOR y DME							
3		3					
c) HSI, DME, Horizonte artificial y VOR							
231	S	1					
3.- Las prácticas de procedimientos IFR, se realizarán en condiciones meteorológicas de vuelo visual, excepto que:							
1	*	1					
a) No se realizarán prácticas de aproximación IFR, sin obtener previamente la autorización de la dependencia de control correspondiente.							
2		2					
b) Las aproximaciones IFR regulares no tendrán prioridad sobre las prácticas de aproximación IFR.							
3		3					
c) Las prácticas de aproximación IFR no pueden ser autorizadas independientemente de las condiciones MET.							
232	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.							
233	S	1					
3) El Certificado de Matricula, que determina la exigencia jurídica de una aeronave es expedida por:							
1	*	1					
a) Registro Nacional de Aeronaves.							
2		2					
b) Dirección Nacional de Aeronavegabilidad.							
3		3					
c) Dirección de Fomento y Habilitación							
234	S	1					
3) Entre los instrumentos de navegación se encuentran							
1		1					
a) CDI, velocímetro ,RMI y DME							
2	*	2					
b) RMI, CDI ,VOR y DME							
3		3					
c) HSI, DME, Horizonte artificial y VOR							
235	S	1					
3) Para cambiar el selector de TO a FROM o viceversa es mandatorio:							
1		1					
a) Colocar un rumbo a la estación:							
2	*	2					
b) Bloquear la estación:							
3		3					
c) Setear el instrumento en 360 From							
236	S	1					
3) Una aeronave es Argentina cuando							
1		1					
a) Su propietario es Argentino.							
2	*	2					
b) Cuando se halla inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves.							
3		3					
c) Cuando sobrevuela la Argentina.							
237	S	1					
300.- ¿Cuánto combustible necesita un avión para recorrer 450 MN si consume 95 libras de combustible por hora, a una altitud de crucero de 6.500 pies y una velocidad absoluta de 173 nudos?							





1	*	1							
a) 248 libras.									
2		2							
b) 265 libras.									
3		3							
c) 284 libras.									

238	S	1							
301.- ¿Cuánto combustible necesita un avión para recorrer 435 MN si consume 12,5 galones de combustible por hora, a una altitud de crucero de 8.500 pies y la velocidad absoluta es de 145 nudos?									
1		1							
a) 27 galones.									
2		2							
b) 34 galones.									
3	*	3							
c) 38 galones.									

239	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.									

240	S	1							
32.- Una de las principales funciones del flaps durante la aproximación y el aterrizaje es:									
1		1							
a) Disminuir el ángulo de descenso sin incrementar la velocidad.									
2		2							
b) Permitir el toque (touchdown) a mayor velocidad indicada.									
3	*	3							
c) Incrementar el ángulo de descenso sin incrementar la velocidad.									

241	S	1							
34.- ¿Cuál de los problemas siguientes son resultado del efecto suelo?									
1		1							
a) Tocar abruptamente el suelo durante el aterrizaje.									
2	*	2							
b) Salir volando antes de alcanzar la velocidad recomendada de despegue.									
3		3							
c) Dificultad para despegar aún teniendo la velocidad necesaria para hacerlo.									

242	S	1							
34) ¿Cuales de las siguientes maniobras imponen factor de carga en un avión?									
1	*								
A. Viraje.									
2									
B. Ascenso.									
3									
C. Entrada en pérdida.									
4									
D. Descenso									

243	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.									

244	S	1							
354- Dada la siguiente situación: Viento: 175° a 20 nudos Distancia: 135 MN Curso verdadero: 075° Velocidad aérea verdadera: 80 nudos Consumo de combustible: 105 lb/hr									





Determinar tiempo en ruta y consumo de combustible.			
1		1	
a) 1 hora 28 minutos y 73.2 libras.			
2		2	
b) 1 hora 38 minutos y 158 libras.			
3	*	3	
c) 1 hora 40 minutos y 175 libras.			

245	S	1					
355- Un avion desciende a un aeropuerto bajo las siguientes condiciones: Altitud de crucero: 6.500 pies Elevacion del aeropuerto: 700 pies Desciende a: 800 ft AGL Regimen de descenso: 500 pies/min. Velocidad aerea verdadera promedio: 110 nudos Curso verdadero: 335° Velocidad promedio del viento: 060° a 15 nudos Variacion: 3° W Desviacion: 2° Consumo promedio de combustible: 8.5 gal/hr Determinar tiempo aproximado, rumbo de la brujula, distancia y combustible consumido durante el descenso.							
1	*	1					
a) 10 minutos, 348°, 18 MN, 1.4 galones.							
2		2					
b) 10 minutos, 355°, 17 MN, 2.4 galones.							
3		3					
c) 12 minutos, 346°, 18 MN, 1.6 galones.							

246	S	1					
356- Un avion desciende a un aeropuerto bajo las siguientes condiciones: Altitud de crucero: 7.500 pies Elevacion del aeropuerto: 1.300 pies Desciende a: 800 pies AGL Regimen de descenso: 300 pies/min. Velocidad aerea verdadera promedio: 120 nudos Curso verdadero: 165° Velocidad promedio del viento: 240° a 20 nudos Variacion: 4° E Desviacion: -2° Consumo promedio de combustible: 9.6 gal/hr. Determinar tiempo aproximado, rumbo de la brujula, distancia y combustible consumido durante el descenso.							
1		1					
a) 16 minutos, 168°, 30 MN, 2.9 galones.							
2		2					
b) 18 minutos, 164°, 34 MN, 3.2 galones.							
3	*	3					
c) 18 minutos, 168°, 34 MN, 2.9 galones.							

247	S	1					
357- Un avion desciende a un aeropuerto bajo las siguientes condiciones: Altitud de crucero: 10.500 pies Elevacion del aeropuerto: 1.700 pies Desciende a: 1.000 pies AGL Regimen de descenso: 600 pies/.. Velocidad aerea verdadera promedio: 135 nudos Curso verdadero: 263° Velocidad promedio del viento: 330° a 30 nudos Variacion: 7° E Desviacion: +3° Consumo promedio de combustible: 11.5 gal/hr Determinar tiempo aproximado, rumbo de la brujula, distancia y combustible consumido durante el descenso.							
1		1					
a) 9 minutos, 274°, 26 MN, 2.8 galones.							
2		2					
b) 13 minutos, 274°, 28 MN, 2.5 galones.							
3	*	3					
c) 13 minutos, 271°, 26 MN, 2.5 galones.							

248	S	1					
358- Un avion despegga de un aeropuerto bajo las siguientes condiciones: Elevacion del aeropuerto: 1.000 pies Altitud de crucero: 9.500 pies Regimen de ascenso: 500 pies/min. Velocidad aerea verdadera promedio: 135 nudos							





Curso verdadero: 215°
 Velocidad del viento promedio: 290° a 20 nudos
 Variación: 3° W
 Desviación: -2°
 Consumo de combustible promedio: 13 gal/hr
 Determinar tiempo aproximado, rumbo de la brújula, distancia y combustible consumido durante el ascenso.

1		1		
	a) 14 minutos, 234°, 26 MN, 3.9 galones.			
2	*	2		
	b) 17 minutos, 224°, 36 MN, 3.7 galones.			
3		3		
	c) 17 minutos, 242°, 31 MN, 3.5 galones.			

249 S 1

359- Una aeronave despegue de un aeropuerto bajo las siguientes condiciones:
 Elevación del aeropuerto: 1.500 pies
 Altitud de crucero: 9.500 pies
 Régimen de ascenso: 500 pies/min.
 Velocidad aérea promedio verdadera: 160 nudos
 Curso verdadero: 145°
 Velocidad promedio del viento: 080° a 15 nudos
 Variación: 5° E
 Desviación: -3°
 Consumo promedio de combustible: 14 gal/hr
 Determinar tiempo aproximado, rumbo de la brújula, distancia y combustible consumido durante el ascenso.

1		1		
	a) 14 minutos, 128°, 35 MN, 3.2 galones.			
2	*	2		
	b) 16 minutos, 132°, 41 MN, 3.7 galones.			
3		3		
	c) 16 minutos, 128°, 32 MN, 3.8 galones.			

250 M 1

36) ¿Qué es el Factor de Carga?

1		1		
	a) La Sustentación multiplicada por el Peso.			
2		2		
	b) La Sustentación restada del Peso.			
3	*	3		
	c) La Sustentación dividida por el Peso.			

251 S 1

367- Usted ha volado 52 millas, se encuentra 6 millas fuera de curso, y le faltan volar 118 millas. Para converger con su destino, el ángulo de corrección total sería:

1		1		
	a) 3°.			
2		2		
	b) 6°.			
3	*	3		
	c) 10°.			

252 S 1

369- Una aeronave que se encuentra a 60 millas de una estación VOR presenta una indicación de CDI de una deflexión de 1/5; esto representa una desviación de línea central de curso de aproximadamente:

1		1		
	a) 6 millas.			
2	*	2		
	b) 2 millas.			
3		3		
	c) 1 milla.			

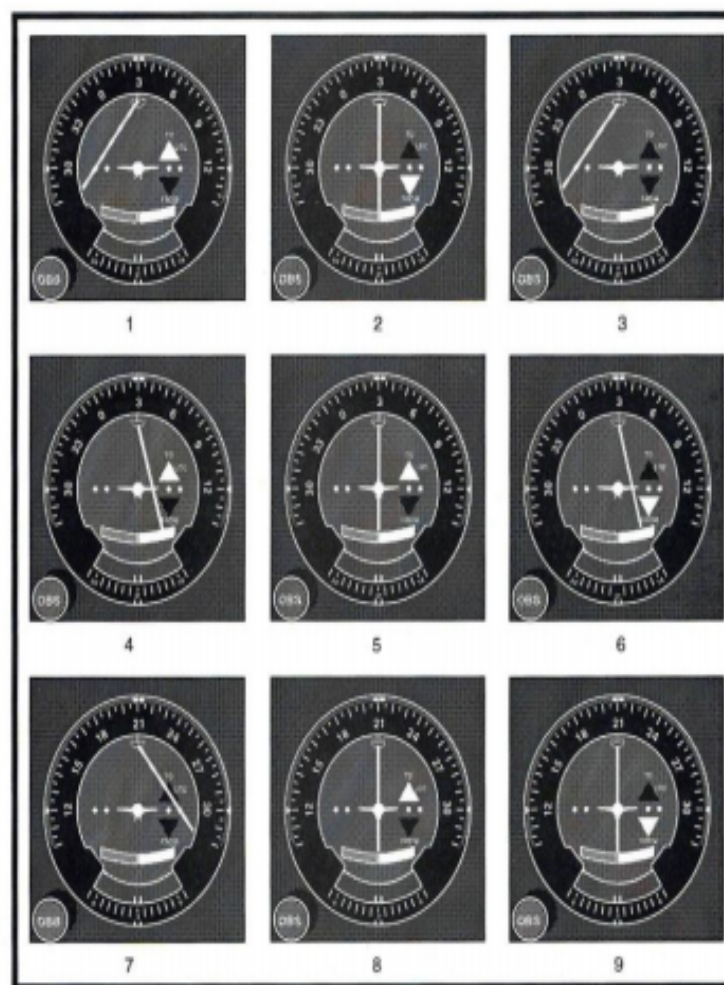
253 S 1

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°.				

254	S	1					
37.- Cuando aterrizas 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.							

255	S	1					
37.- La regla más importante que se debe recordar si sucede una falla de potencia luego de estar en el aire es:							
1	*	1					
a) Establecer en forma inmediata la actitud de planeo y la velocidad adecuadas.							
2		2					
b) Verificar rápidamente la provisión de combustible ante un posible agotamiento de combustible.							





3		3	
c) Determinar la dirección del viento para planificar un aterrizaje forzoso.			

256	S	1					
371- Para ubicarse en el radial 180° saliendo de una estación VOR, el procedimiento recomendado consiste en fijar el cursor a:							
1		1					
a) 360° y efectuar correcciones de curso hacia la aguja del CDI.							
2		2					
b) 180° y efectuar correcciones de curso fuera de la aguja del CDI.							
3	*	3					
c) 180° y efectuar correcciones de curso hacia la aguja del CDI.							

257	S	1					
372- Para ubicarse en el radial 215° entrando en una estación VOR, el procedimiento recomendado consiste en fijar el cursor a:							
1		1					
a) 215° y efectuar correcciones de curso hacia la aguja del CDI.							
2		2					
b) 215° y efectuar correcciones de curso fuera de la aguja del CDI.							
3	*	3					
c) 035° y efectuar correcciones de curso hacia la aguja del CDI.							

258	S	1					
373 - (Ver Figura 20) Utilizando un grupo de instrumento 3, ¿que radial intercepta la aeronave si efectua un viraje de 180° hacia la izquierda y continua manteniendo dicho rumbo?							



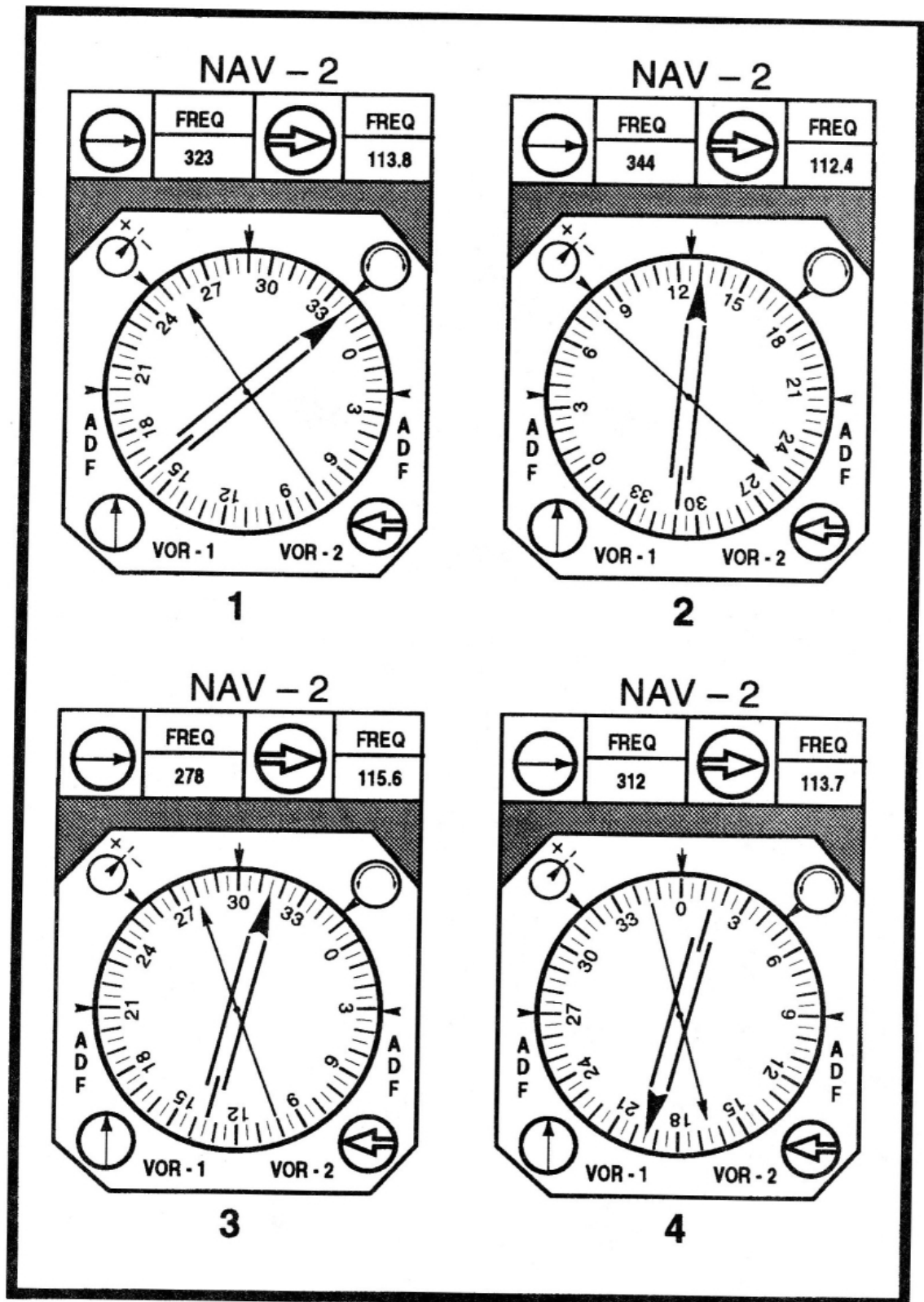


FIGURE 20.—Radio Magnetic Indicator (RMI).

1	*	1	
		a) radial de 135°.	
2		2	



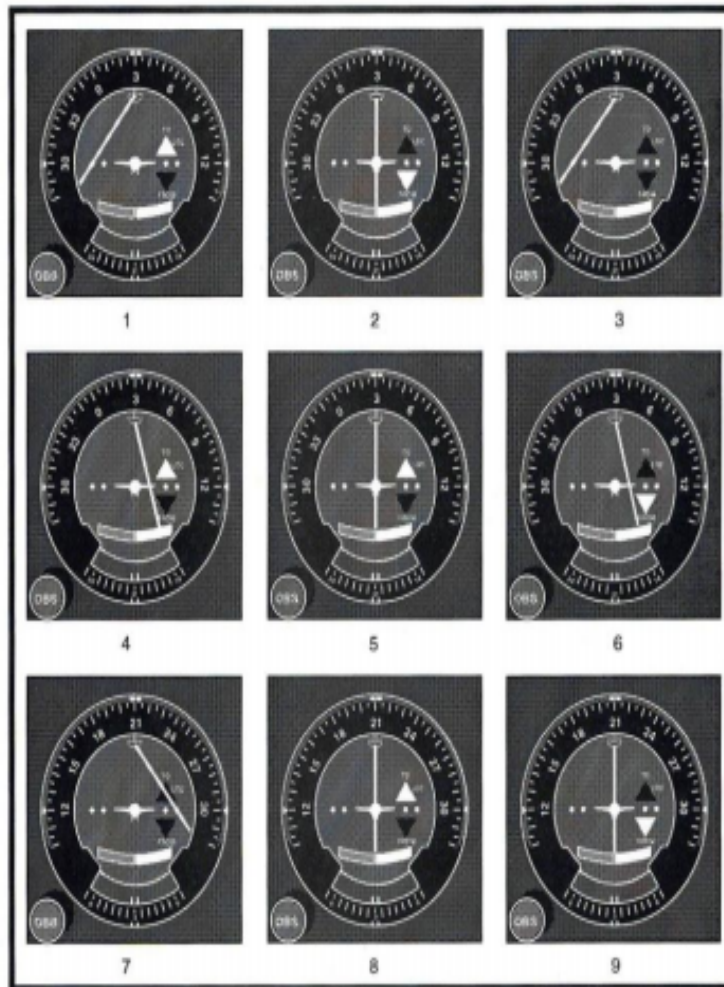


			b) radial de 270°.
3		3	
			c) radial de 360°.

259	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	
2	*	2	
3		3	

a) 210°.
 b) 030°.
 c) 300°.

260	S	1				
-----	---	---	--	--	--	--

381.- ¿Cual es la maxima tolerancia de error (±) permitida para un chequeo operacional de equipo VOR al utilizar el test?

1	*	1	
2		2	
3		3	

a) 4°.
 b) 6°.
 c) 8°.

261	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 estacion?

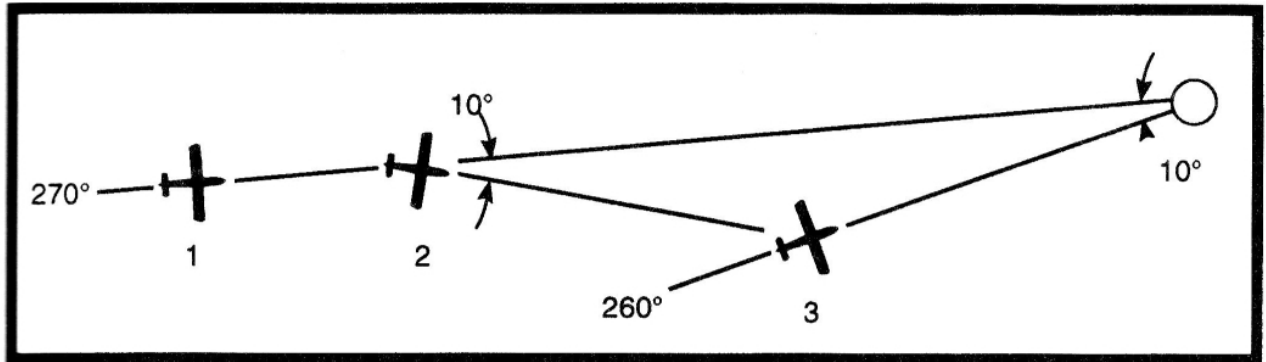


FIGURE 21.—Isosceles Triangle.

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

262 S 1

385- (Ver Figura 22) ¿Si el tiempo volado entre las posiciones de aeronave 2 y 3 es de 8 minutos, cual es el tiempo estimado faltante para llegar a la estacion?

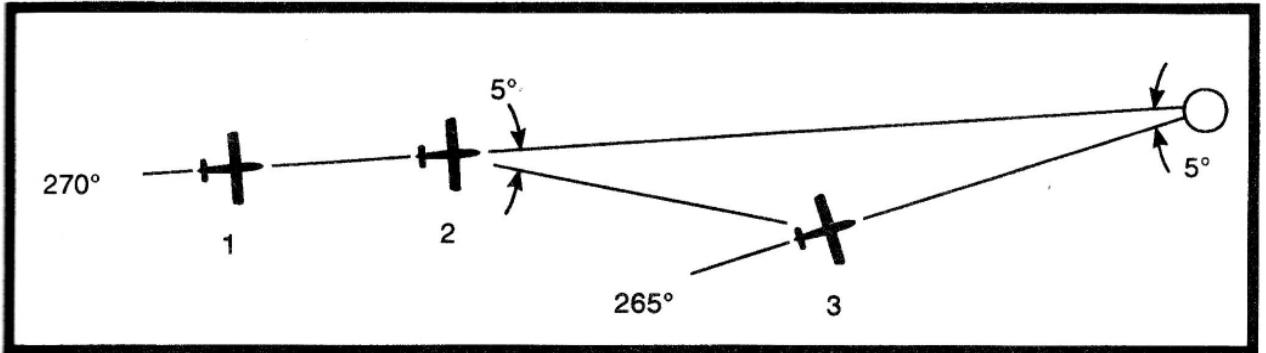


FIGURE 22.—Isosceles Triangle.

1	*	1		
a) 8 minutos.				
2		2		
b) 16 minutos.				
3		3		
c) 48 minutos.				

263 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.				

264 S 1

387- (Ver Figura 23) ¿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 estacion?



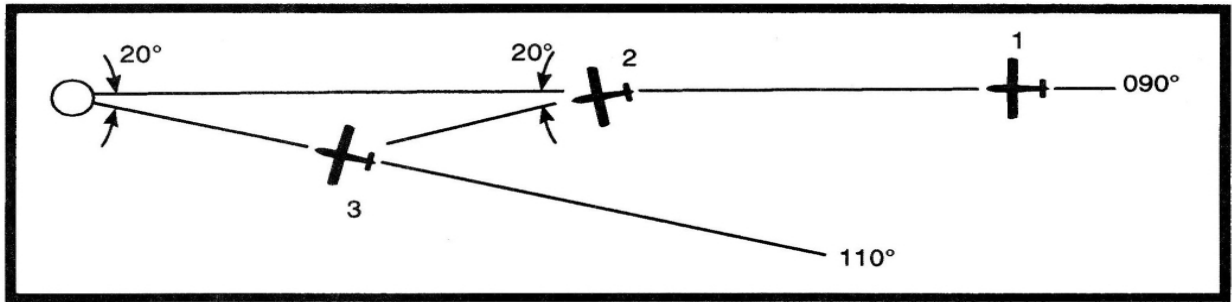


FIGURE 23.—Isosceles Triangle.

1		1		
	a) 7.8 minutos.			
2	*	2		
	b) 13 minutos.			
3		3		
	c) 26 minutos.			

265 S 1

388- (Ver Figura 24) ¿Si el tiempo volado entre las posiciones de aeronave 2 y 3 es de 15 minutos, cual es el tiempo estimado faltante para llegar a la estacion?

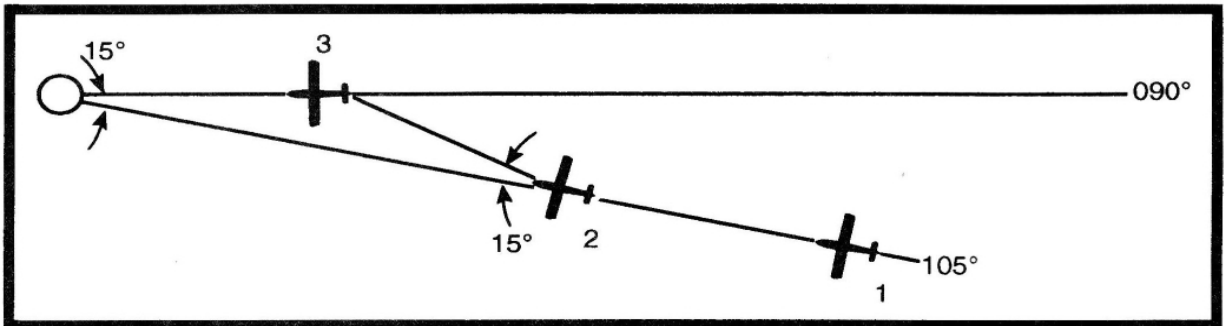


FIGURE 24.—Isosceles Triangle.

1	*	1		
	a) 15 minutos.			
2		2		
	b) 30 minutos.			
3		3		
	c) 60 minutos.			

266 S 1

389- Ingresando por el radial 040, un piloto selecciona el radial 055, vira 15° a la izquierda y toma el tiempo. Mientras mantiene un rumbo constante, el piloto observa que el tiempo para que el indicador de desvio de curso (CDI) se centre es de 15 minutos. Basandose en esta informacion, el tiempo estimado en ruta (ETE) hasta la estacion es de:

1		1		
	a) 8 minutos.			
2	*	2		
	b) 15 minutos.			
3		3		
	c) 30 minutos.			

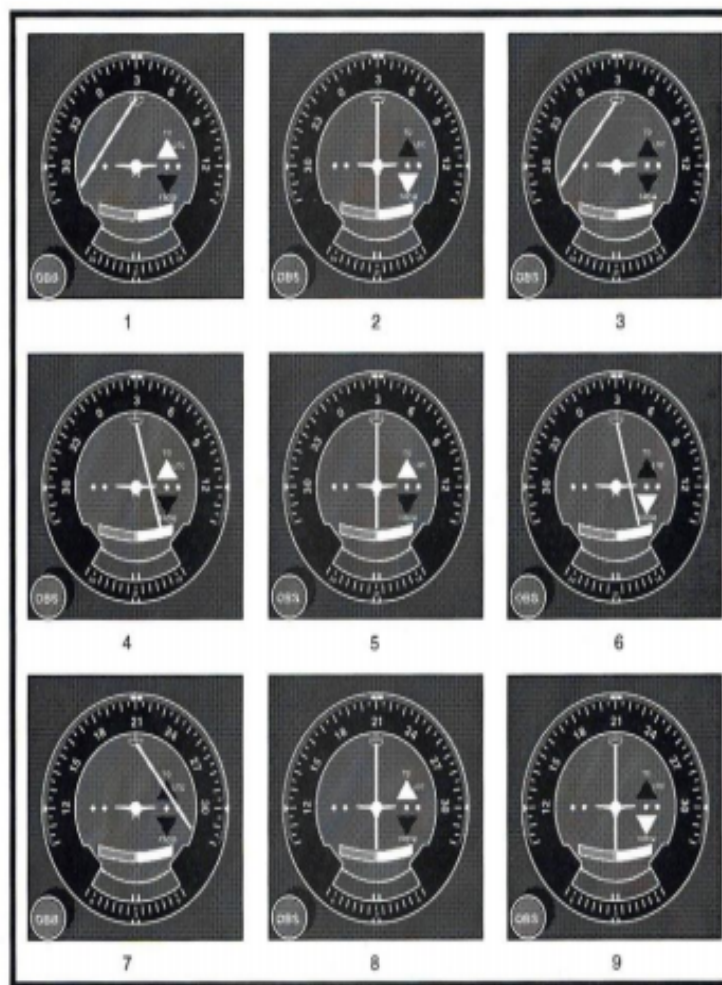
267 S 1

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°.				

268	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.							

269	S	1					
391- Ingresando por el radial 315, un piloto selecciona el radial 320, vira 5° hacia la izquierda, y toma el tiempo. Mientras mantiene un rumbo constante, el piloto observa que el tiempo faltante para que el indicador de desvío de curso (CDI) se centre es de 12 minutos. El tiempo estimado en ruta (ETE) hasta la estación es de:							
1		1					
a) 10 minutos.							
2	*	2					





b) 12 minutos.

3

3

c) 24 minutos.

270

S

1

393- (Ver Figura) ¿Cual de las siguientes afirmaciones es correcta con respecto a la ilustracion 2 si se mantiene el presente rumbo? El avion:



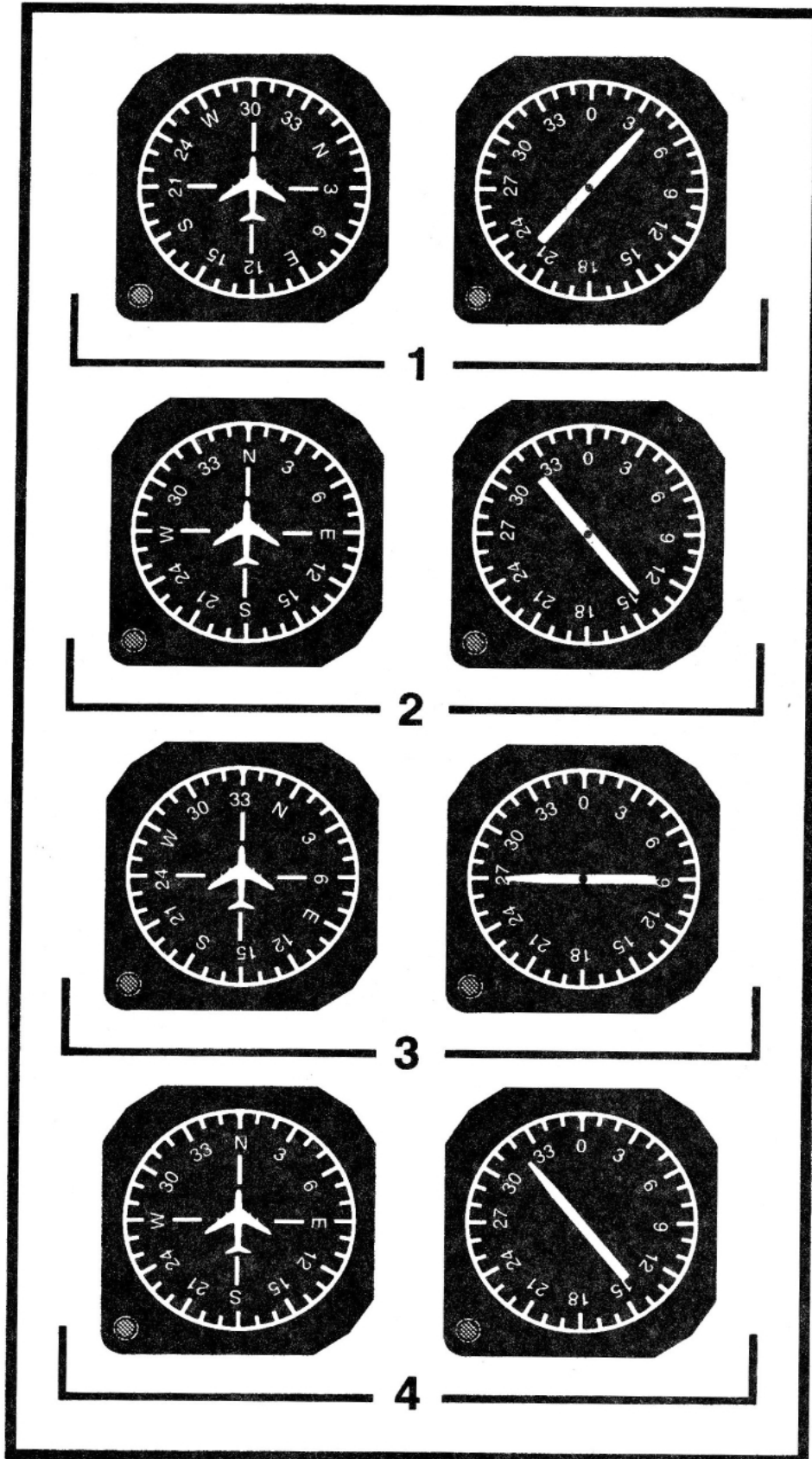


FIGURE 16.—Magnetic Compass/ADF.



1	*	1							
a) cruza el radial 180 a un ángulo de 45° saliendo.									
2		2							
b) intercepta el radial 225 a un ángulo de 45°.									
3		3							
c) intercepta el radial 360 a un ángulo de 45° entrando.									

271	S	1							
4.- Algunos de los Instrumentos de comportamiento son :									
1		1							
a) Horizonte, variómetro, velocímetro y HSI									
2	*	2							
b) Variómetro, velocímetro, altímetro e Indicador de giros y ladeos *									
3		3							
c) RMI, velocímetro, variómetro y altímetro									

272	S	1							
4.- El tubo pitot ¿provee presión de impacto a cuál instrumento?									
1		1							
a) Altímetro.									
2		2							
b) Variómetro.									
3	*	3							
c) Velocímetro.									

273	S	1							
4.- Las prácticas de aproximación IFR requieren el cumplimiento completo de las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y la participación de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondientes, para las cuales se trata de un vuelo IFR efectivo:									
1	*	1							
a) Verdadero.									
2		2							
b) Falso.									

274	S	1							
4) Algunos de los Instrumentos de comportamiento son									
1		1							
a) Horizonte Artificial, variómetro, velocímetro y HSI									
2	*	2							
b) Variómetro, velocímetro, altímetro e Indicador de giros y ladeos									
3		3							
c) HSI, velocímetro, variómetro y altímetro									
4		4							
d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta									

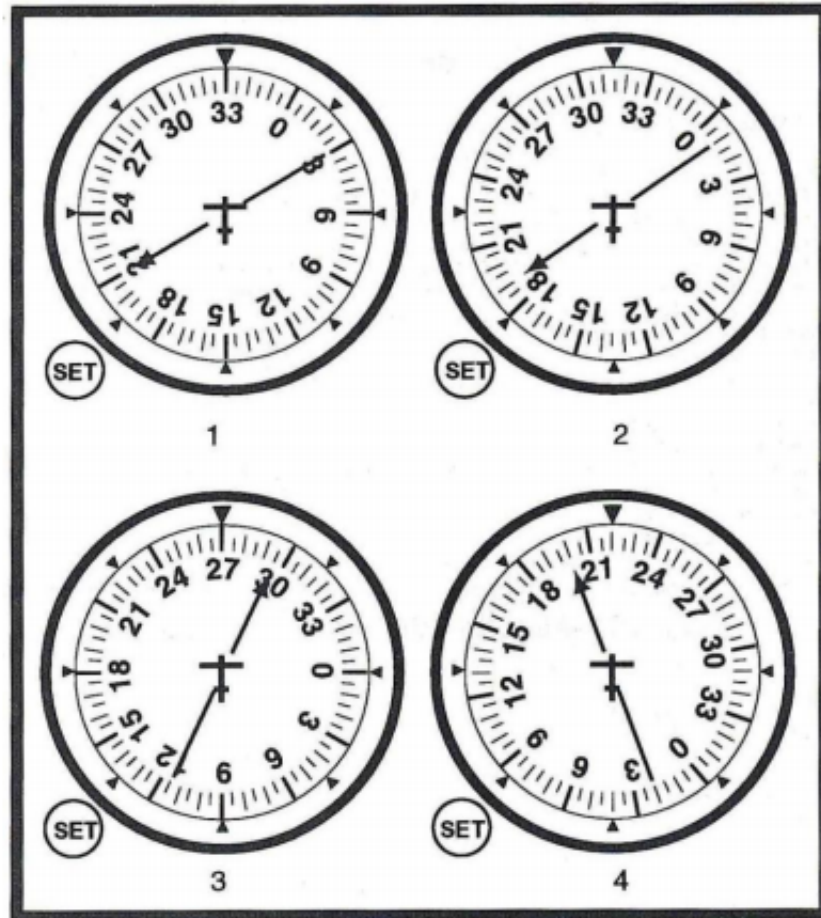
275	S	1							
4) Con indicación TO y el CDI centrado, en un indicador de VOR convencional, donde debo leer mi posición, arriba o abajo de la cartilla?									
1		1							
a) Seteando el instrumento									
2	*	2							
b) Abajo de la posición de la cartilla									
3		3							
c) Arriba de la posición de la cartilla									

276	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°.

277	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		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.

278	S	1					
402- Dada la siguiente información: Cambio de marcacion de punta de ala: 10° Tiempo transcurrido entre el cambio de marcacion: 4 minutos Regimen de consumo de combustible: 11 galones por hora Calcular el combustible que se requiere para volar a la estacion.							
1	*	1					
							a) 4.4 galones.
2		2					
							b) 8.4 galones.
3		3					
							c) 12 galones.

279	S	1					
403- Dada la siguiente información:							





Cambio de marcacion de punta de ala: 5°
 Tiempo transcurrido entre el cambio de marcacion: 6 minutos
 Regimen de consumo de combustible: 12 gal/hr
 La cantidad de combustible que se requiere para volar a la estacion es:

1		1	
	a) 8.2 galones.		
2	*	2	
	b) 14.4 galones.		
3		3	
	c) 18.7 galones.		

280 S 1

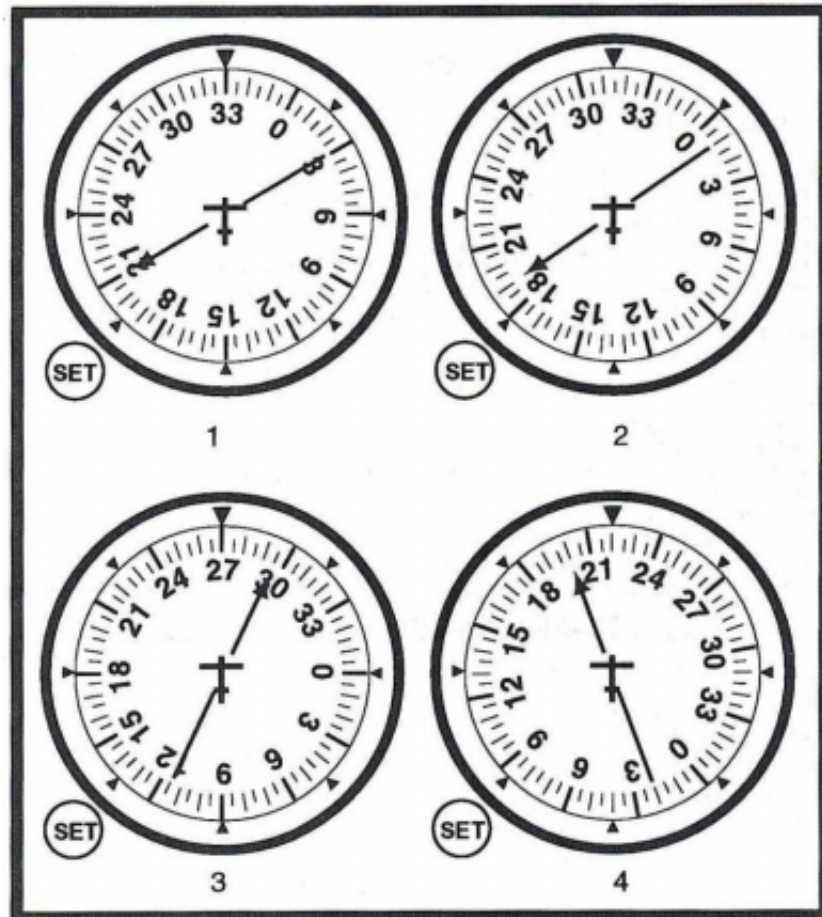
405- Dada la siguiente informacion:
 Cambio de marcacion de punta de ala: 15°
 Tiempo transcurrido entre el cambio de marcacion: 7.5 minutos
 Velocidad aerea verdadera (TAS): 85 nudos
 Regimen de consumo de combustible: 9.6 gal/hr
 El tiempo, distancia y combustible que se requiere para volar a la estacion es:

1	*	1	
	a) 30 minutos; 42.5 millas; 4.80 galones.		
2		2	
	b) 32 minutos; 48 millas; 5.58 galones.		
3		3	
	c) 48 minutos; 48 millas; 4.58 galones.		

281 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°.		



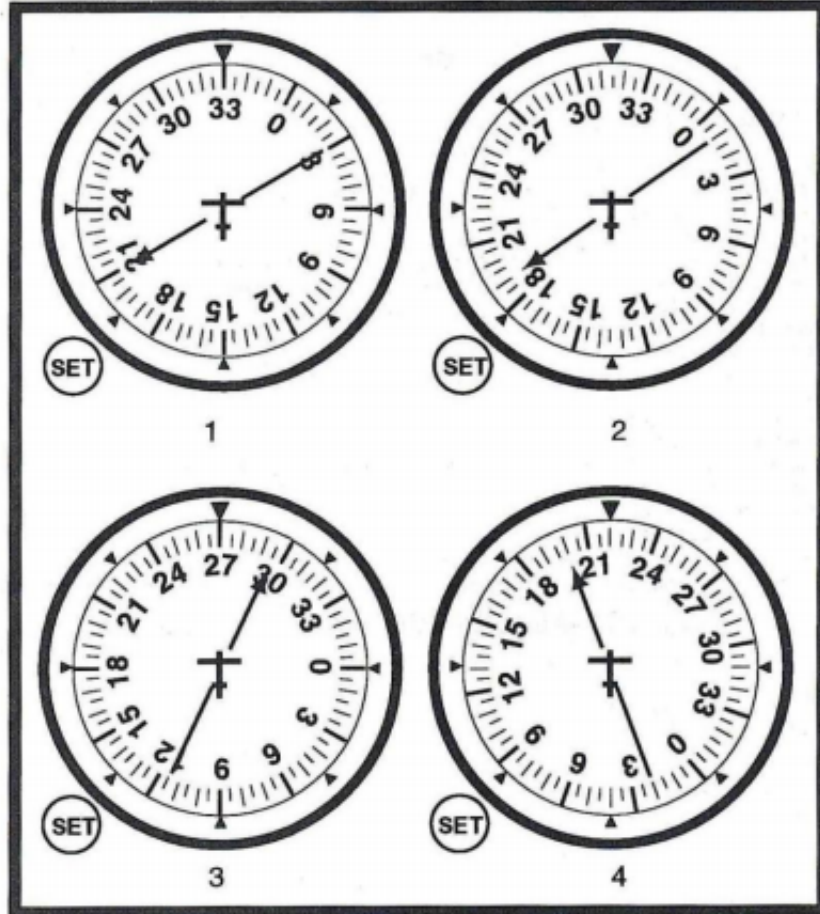


3	*	3	
c) 190°.			

282	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°.			

283	S	1				
-----	---	---	--	--	--	--

43.- ¿Cuándo el efecto-P causa que el avión guiñe a la izquierda?

1		1	
a) En ángulos de ataque reducidos.			
2	*	2	
b) En grandes ángulos de ataque.			
3		3	
c) En velocidades altas.			

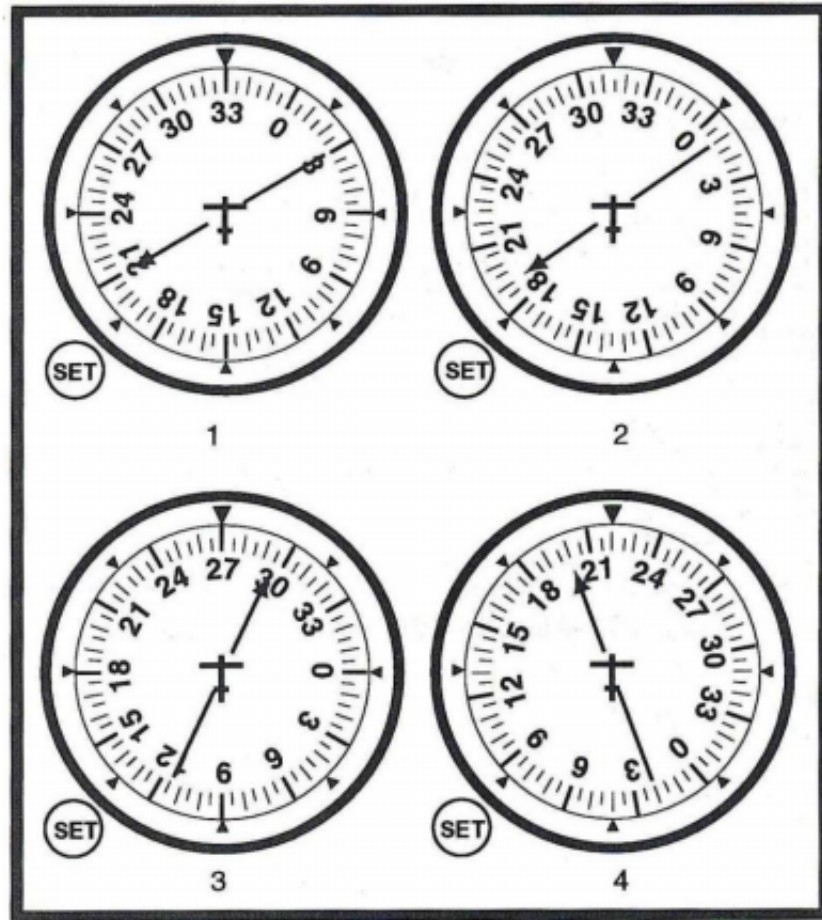
284	S	1				
-----	---	---	--	--	--	--

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°.	

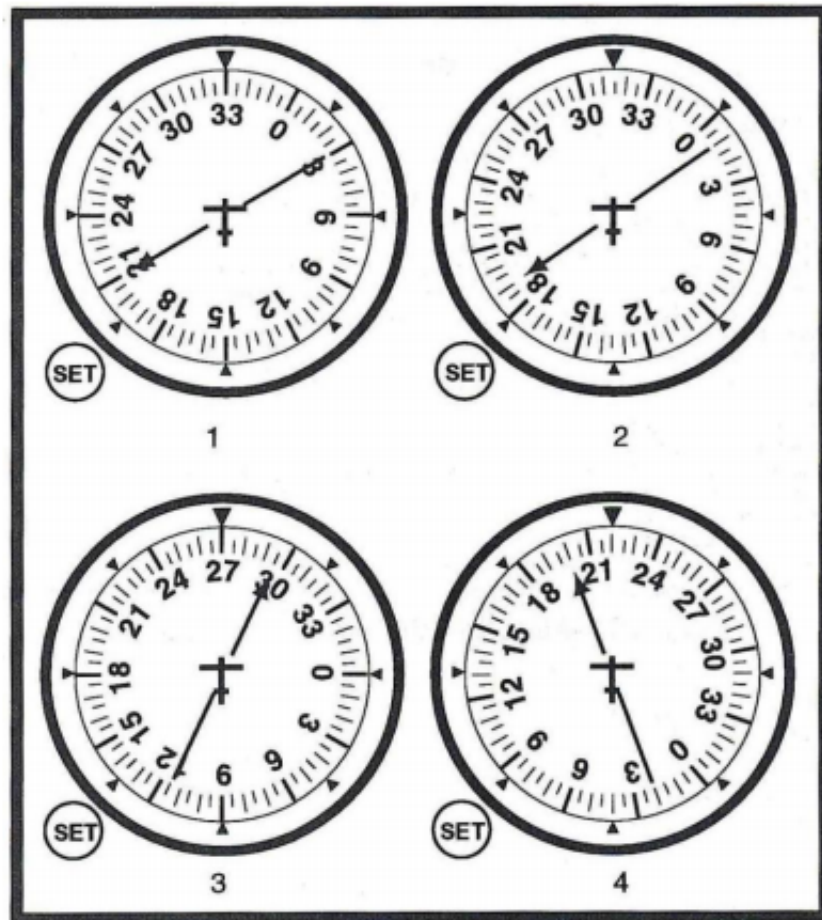
285 S 1

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.		

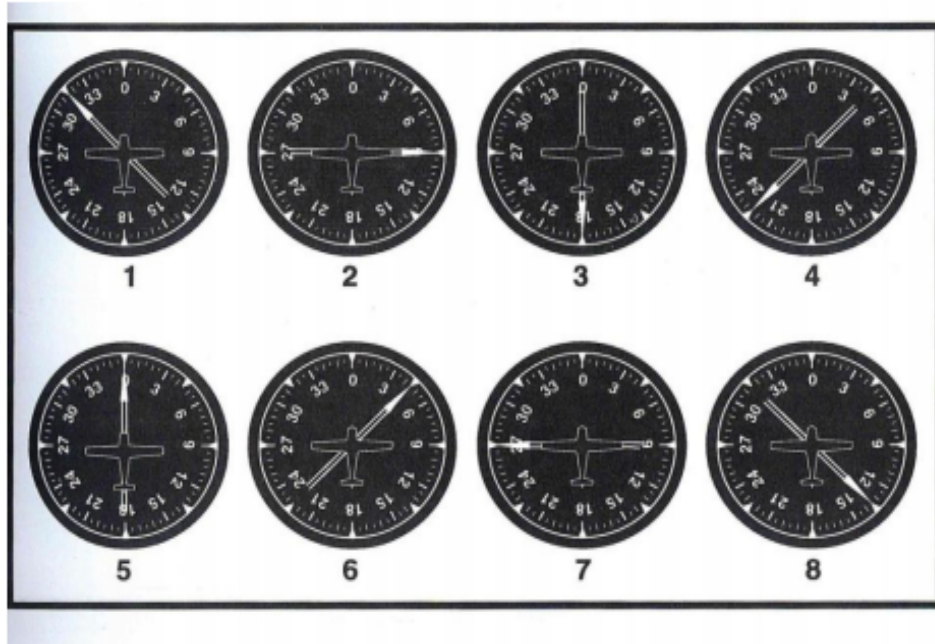
286	S	1					
44.- Durante la inspección previa al vuelo, ¿quién es responsable de determinar si la aeronave es segura para el vuelo?							
1	*	1					
a) El piloto al mando.							
2		2					
b) El dueño u operador.							
3		3					
c) El mecánico habilitado que realizó la inspección anual.							

287	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°.		

288	S	1					
451- En espacio aereo Clase A se puede volar:							
1		1					
		a) VFR o IFR.					
2		2					
		b) solo en VMC.					
3	*	3					
		c) solo IFR.					

289	S	1					
452- ¿A partir de que FL se debe volar siempre bajo reglas IFR?							
1		1					
		a) FL 145.					
2	*	2					
		b) FL 200.					
3		3					
		c) FL 250.					

290	S	1					
453- El limite superior del espacio aereo Clase C es normalmente:							
1		1					
		a) 4000 pies AGL.					
2		2					
		b) altitud de transicion.					
3	*	3					
		c) FL 145.					

291	S	1					
454- ¿Que area o areas corresponden al espacio Clase G?							
1		1					
		a) aerodromos no controlados.					
2	*	2					
		b) aerodromos no controlados, sectores VFR, ATZ y Rutas sin servicio de control.					





3		3			
c) aerodromos controlados con Cartas de aproximación (IAL).					

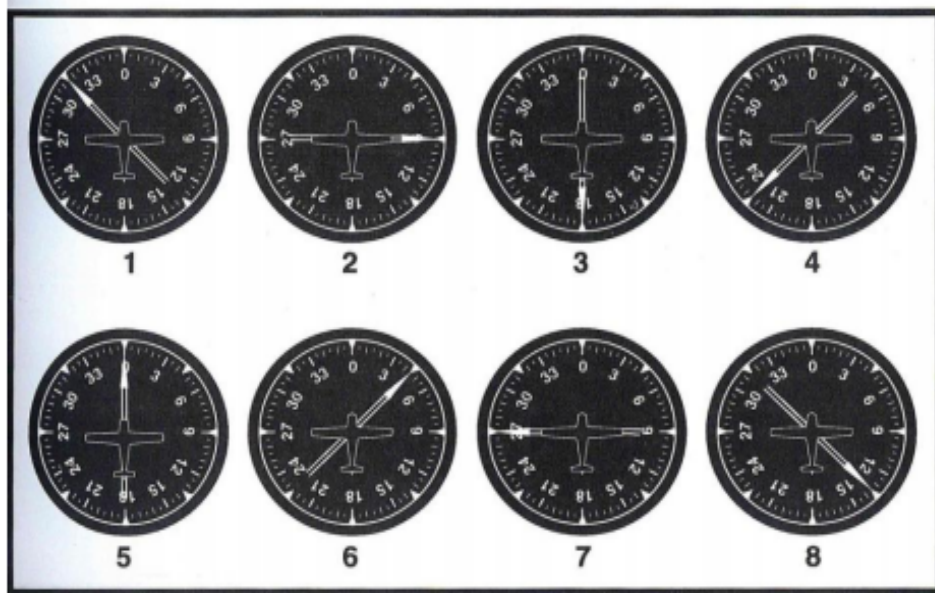
292	S	1			
455- ¿Que areas de control se encuentran en el espacio aereo Clase C?					
1		1			
a) TMA desde el nivel del suelo hasta el FL 145.					
2	*	2			
b) TMA desde el nivel del suelo hasta FL 145, CTR y ATZ con Cartas de aproximación por instrumentos.					
3		3			
c) aerodromos no controlados.					

293	S	1			
456- El espacio aereo en la Republica Argentina esta dividido en:					
1	*	1			
a) cinco regiones de Informacion de Vuelo.					
2		2			
b) cinco Regiones de Circulacion Aerea.					
3		3			
c) cinco Regiones Aereas.					

294	S	1			
457- Volando en condiciones VMC, la responsabilidad por la prevencion de colisiones dentro del espacio aereo controlado es:					
1		1			
a) del controlador.					
2	*	2			
b) del comandante de la aeronave.					
3		3			
c) compartida.					

295	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°.					

296	S	1			
-----	---	---	--	--	--





460- ¿Que licencia es requerida para operar una aeronave en el espacio aereo Clase A.			
1		1	
a) piloto privado.			
2		2	
b) piloto privado con habilitacion VFR Controlado.			
3	*	3	
c) licencias con Habilitacion de Vuelo por instrumentos (HVI).			

297	S	1					
461- El codigo Transponder 7600 significa:							
1			1				
a) falla en las comunicaciones.							
2	*		2				
b) falla en las comunicaciones en ambos sentidos.							
3			3				
c) indica una interferencia ilícita.							

298	S	1					
462- En caso de ser objeto de "interferencia ilícita" las aeronaves con Transponder selectaran en el mismo:							
1			1				
a) codigo 7700 Modo A.							
2			2				
b) codigo 7600 Modo C.							
3	*		3				
c) codigo 7500 Modo A.							

299	S	1					
463- Independientemente de las condiciones meteorologicas, es obligatorio volar bajo Reglas IFR:							
1			1				
a) sobre el mar a menos de 20Km del litoral maritimo por mas de una hora.							
2			2				
b) vuelo nocturno sobre aerodromo.							
3	*		3				
c) ninguna de las respuestas anteriores es correcta.							

300	S	1					
464- La frecuencia de trabajo del localizador del ILS se encuentra entre:							
1			1				
a) 108.0 y 111.95 KHz							
2	*		2				
b) 108.0 y 111.95 MHz.							
3			3				
c) 112.0 y 117.95 MHz							

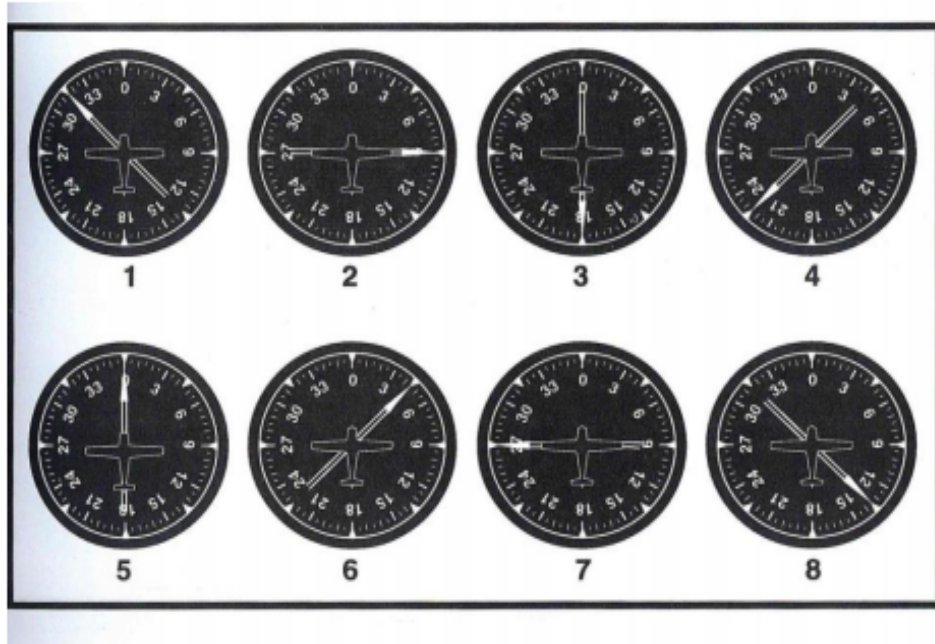
301	S	1					
465- Los sistemas DME y Transponder son:							
1			1				
a) radares Primarios.							
2			2				
b) no son radares.							
3	*		3				
c) radares secundarios.							

302	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°.		

303	S	1				
471- La referencia del VOR es:						
1		1				
	a) el norte geografico.					
2	*	2				
	b) el norte magnetico.					
3		3				
	c) es indistinto.					

304	S	1				
472- El VOR trabaja por comparacion de:						
1	*	1				
	a) fase.					
2		2				
	b) frecuencia					
3		3				
	c) amplitud.					

305	S	1				
488- ¿Cual de las Reglamentaciones Argentinas de Aviacion Civil (RAAC) corresponde a Licencias al Personal Aeronautico?:						
1		1				
	a) RAAC 65.					
2	*	2				
	b) RAAC 61.					
3		3				
	c) RAAC 63.					

306	S	1				
490 - La estacion que emite la siguiente observacion METAR posee un campo de elevacion de 3.500 pies MSL. Se reporto la parte superior del cielo cubierto a 7.500 pies MSL. METAR KHOB 151250Z 17006KT 4SM OVC005 13/11 A2998. ¿Cual es el espesor de la capa de nubes si el cielo se encuentra cubierto por una capa continua?						
1		1				
	a) 2.500 pies.					





2	*	2	
b) 3.500 pies.			
3		3	
c) 4.000 pies.			

307	S	1					
4f) Las aeronaves deben despegar y aterrizar							
1		1					
a) Desde cualquier superficie plana							
2	*	2					
b) Desde un aeródromo o aeropuerto o superficie apta declarada							
3		3					
c) Desde un aeropuerto con aduana, migraciones y sanidad de frontera.							

308	S	1					
5.- ¿Qué sigla representa la velocidad de maniobra de diseño?							
1	*	1					
a) VA.							
2		2					
b) VLO.							
3		3					
c) VNE.							

309	S	1					
5.- Para lograr un vuelo seguro y eficaz en Vuelo por instrumentos es necesario: Compensar hasta que las presiones se neutralicen, Ajustar la actitud y la potencia como sea necesario, efectuar el control distributivo de los instrumentos y reajustar la actitud o la potencia como sea necesario.							
1		1					
a) Verdadero							
2	*	2					
b) Falso							

310	S	1					
5) Con indicación FROM, CDI centrado, OBS 326 (arriba), en que radial estoy?							
1		1					
a) R 316							
2		2					
b) R 146							
3	*	3					
c) R 326							

311	S	1					
5) Las aeronaves afectadas al transporte aerocomercial que lleguen desde el exterior o salgan del País, deberán hacerlo por las rutas designadas a tal fin, y aterrizar partir de:							
1		1					
a) Un aeropuerto controlado.							
2		2					
b) Cualquier aeródromo habilitado.							
3	*	3					
c) Un aeropuerto internacional.							

312	S	1					
5f) El titular de la licencia de instructor de vuelo está facultado para:							
1	*	1					
a) Instruir a alumnos y pilotos en la especialidad inscripta en la misma licencia y habilitación del poseedor de la licencia de instructor.							
2		2					
b) Podrá dar instrucción en aeronave tipo siempre que el propietario lo autorice.							
3		3					
c) De acuerdo a la solicitud del poseedor de la licencia							

313	S	1					
6- Para lograr un efectivo control de la aeronave en vuelo por instrumentos es necesario llevar adelante la siguiente técnica							
1	*	1					
a) Actitud –ajuste de potencia-compensado.							
2		2					
b) Potencia según sea necesario –compensado- actitud.							
3		3					
c) Compensar –ajustar potencia – actitud							

314	S	1					
-----	---	---	--	--	--	--	--





6) El punto de anticipación para nivelar es :

1		1	
a) Un 20 %del altímetro sobre el variómetro			
2		2	
b) 100 pies antes de llegar a la altitud deseada			
3	*	3	
c) Un 10 % del variómetro sobre el altímetro			
4		4	
d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta			

315 S 1

6) Rumbo 195, marcación relativa al NDB de MDP 180, cual es mi posición?

1	*	1	
a) R 360			
2		2	
b) 180			
3		3	
c) Ninguna es correcta			

316 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.			

317 S 1

7.- El punto de anticipación para nivelar es:

1		1	
a) un 20 %del altímetro sobre el variómetro			
2		2	
b) 100 pies antes de llegar a la altitud deseada			
3	*	3	
c) Un 10 % del variómetro sobre el altímetro			

318 S 1

7) Al producirse una desviación de 100 pies en la altitud deseada el régimen de corrección en variómetro adecuado sería de.

1			
a) 100 ppm			
2		1	



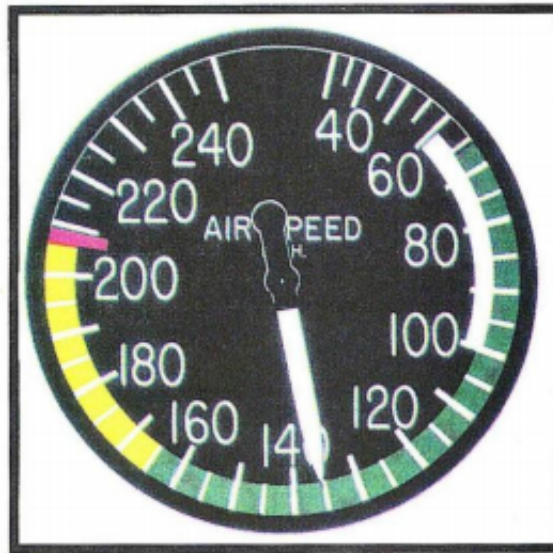


				d)De acuerdo al manual Op. de la Aeronave
3		2		
				b) 300 ppm
4	*	3		
				c) 200 ppm

319 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.

320 S 1

8.- Cuando se produce una desviación del rumbo deseado, el cambio de inclinación lateral en el Horizonte Artificial. debe ser igual a la desviación del rumbo en grados pero que no exceda los 30 grados.

1	*	1		
				a) Verdadero
2		2		
				b) Falso

321 S 1

8) Cuando se produce una desviación del rumbo deseado, el cambio de inclinación lateral en el H.A. debe ser igual a la desviación del rumbo en grados pero que no exceda los:

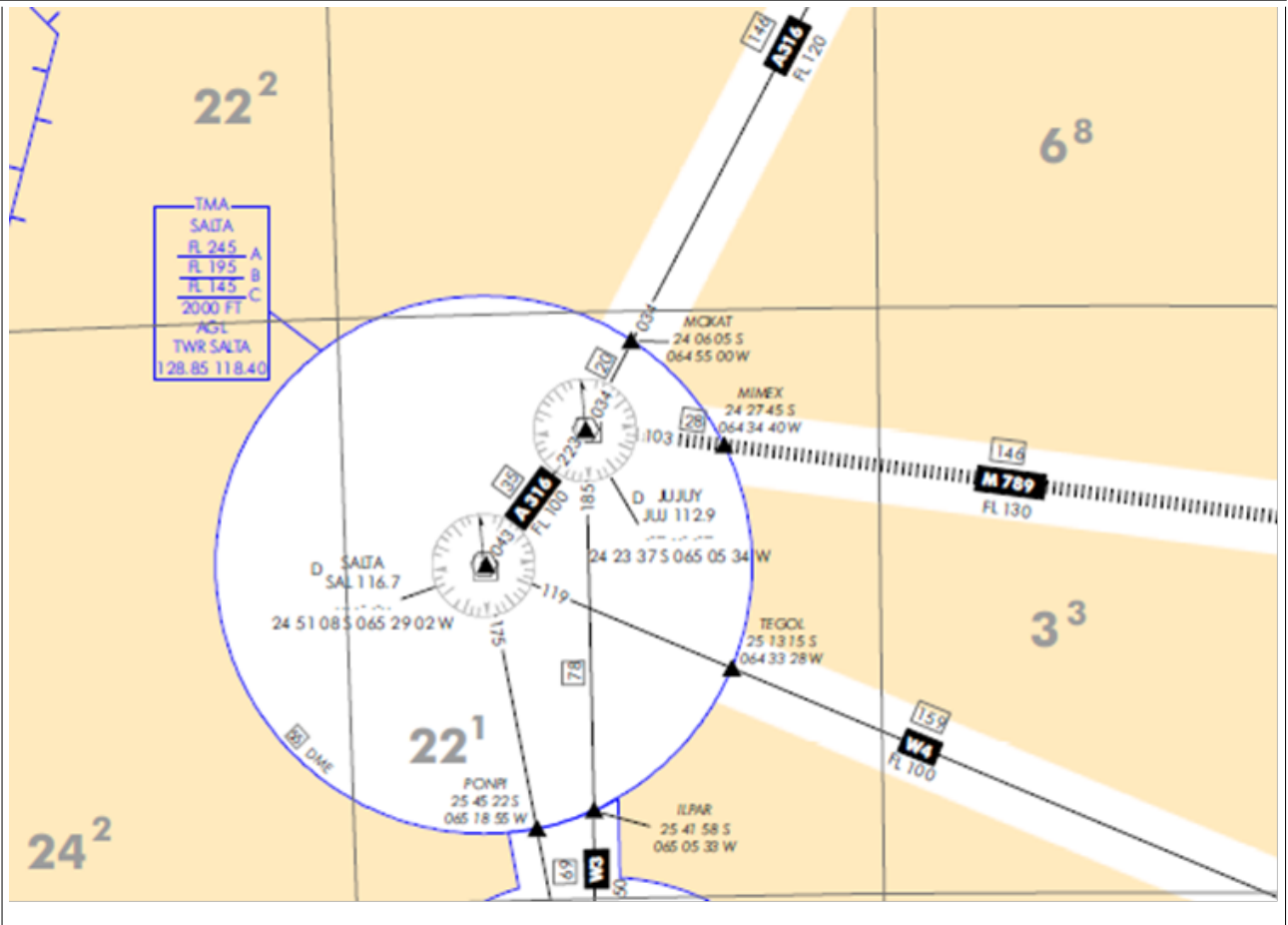
1				
				a) 15 grados
2		1		
				b) 10 grados
3	*	2		
				c) 30 grados

322 S 1

8) El Prefijo LV- indica que se trata de una matricula en una aeronave:

1		1		
				a) Privada.
2	*	2		
				b) De nacionalidad Argentina, privada.
3		3		
				c) Publica.



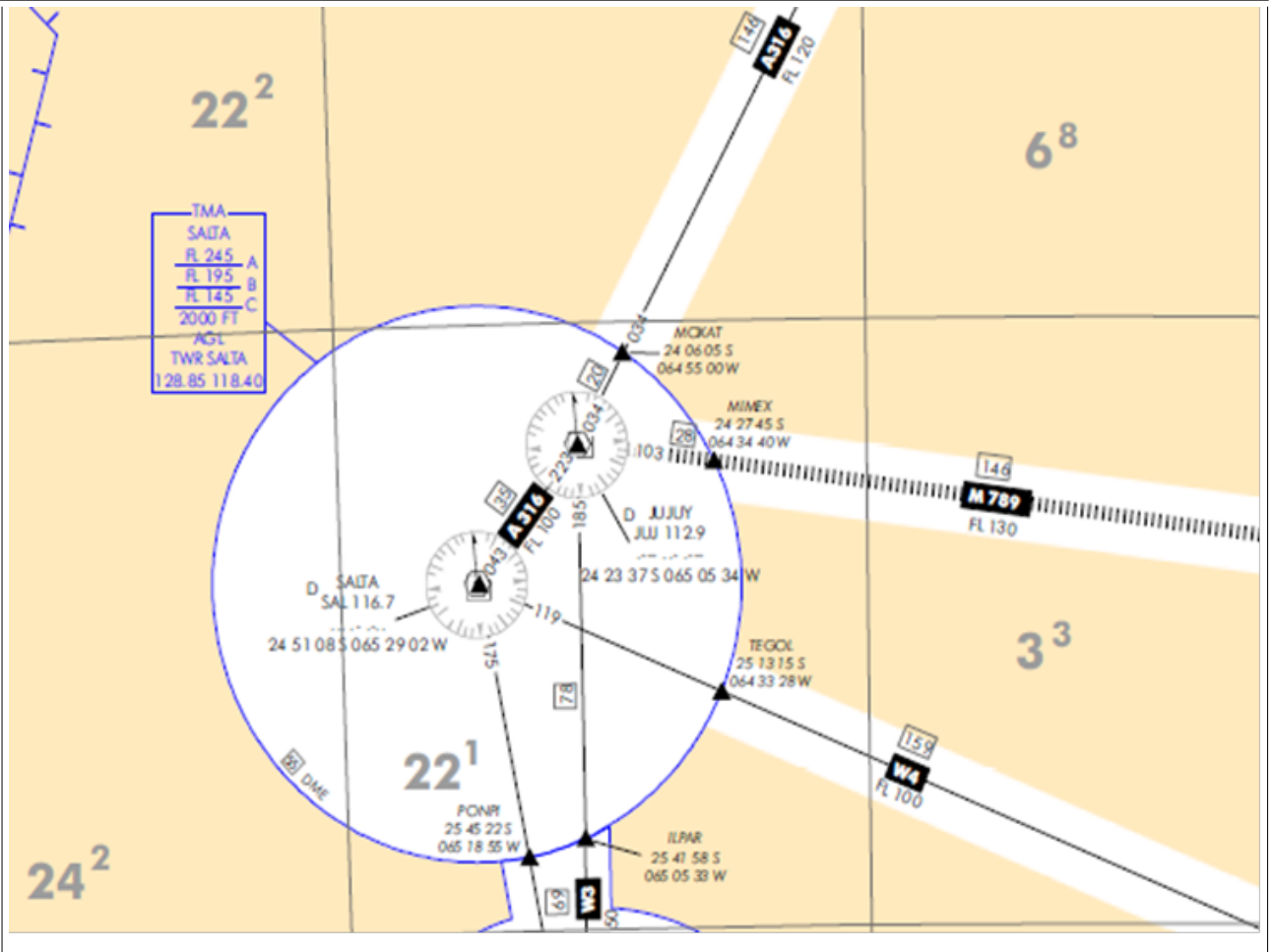


1		1					
a) Alejarse por el Radial R034 del VOR Sal.en FL 100 o superior, ingresar por el R243 VOR Jujuy en 112.9, Bloqueo y Alejamiento por el R043 hasta el punto MOKAT							
2	*	2					
b) Alejarse por el Radial R043 del VOR Sal.en FL 100 o superior, ingresar por el R223 VOR Jujuy en 112.9, Bloqueo y Alejamiento por el R034 hasta el punto MOKAT							
3		3					
c) Alejarse por el Radial R043 del VOR Sal.en FL 2000 AGL ,ingresar por el R223 VOR Jujuy en 112.9, Bloqueo y Alejamiento por el R034 hasta el punto MIMEX.							

330 S 1

CARTPC: El TMA Salta se clasifica en su espacio hasta el FL (nivel de vuelo).





1		1					
a) Espacio C FL245 / Espacio A 195 / Espacio C FL 145 AGL 200FT.							
2	*	2					
b) Espacio A FL245 / Espacio B 195 / Espacio C FL 145 AGL 2000 FT.							
3		3					
c) Espacio A FL245 / Espacio B 195 / Espacio C FL 145 AGL 200 FT.							

331	S	1					
Cuál de las opciones sera una manera eficaz de prevenir un peligro de colisión dentro de un patron de trafico ?							
1		1					
a) Ingresando al patron desde una altura superior							
2	*	2					
b) Mantener el patron de trafico correcto y mantener un escaneo continuo del area.							
3		3					
c) Confiando en los reportes de radio de otras aeronaves que operen en la zona de trafico.							

332	S	1					
Cuáles de las siguientes definiciones corresponde al término Radio de Acción?							
1	*	1					
a) Mayor distancia que una aeronave puede alejarse de un aeropuerto, volar sobre una ruta determinada y regresar al aeropuerto de partida con su reserva de combustible deseada intacta.							
2		2					
b) Punto desde el cual se necesita el mismo tiempo para alcanzar dos aeródromos definidos.							
3		3					
c) Máximo tiempo que un avión puede mantenerse en vuelo.							

333	S	1					
Cuando en Navegación Aérea nos referimos al término Rumbo, es:							
1		1					
a) Trayectoria de una aeronave sobre el terreno.							
2	*	2					
b) Dirección del eje longitudinal del avión medido con respecto a una referencia cualquiera.							
3		3					





c) Angulo que forma la aguja magnética con el plano horizontal.

334	S	1							
Dentro de los códigos de respuesta que se pueden introducir en el respondedor, se encuentran tres particularmente importantes ¿Cuál indica una falla de comunicaciones?.									
1			1						
a) 2000.									
2			2						
b) 7500.									
3	*		3						
c) 7600.									

335	S	1							
El desvío de un compás magnético es el ángulo formado entre el norte magnético y el norte marcado por la brújula. Si la brújula no tiene error, su norte coincidirá con el norte magnético y por lo tanto el desvío será de 0°.									
1	*		1						
a) Verdadero.									
2			2						
b) Falso.									

336	S	1							
El explotador de la aeronave es quién:									
1			1						
a) La adquiere y utiliza									
2			2						
b) Figura en el Registro como propietario									
3	*		3						
c) La utiliza legítimamente por cuenta propia, con o sin fines de lucro									

337	S	1							
El fundamento de la Prevención de Accidentes es:									
1			1						
a) Todo accidente es una cadena de errores.									
2			2						
b) Todo accidente ocurre hay que investigar por que.									
3	*		3						
c) Todo accidente puede ser evitado.									

338	S	1							
El ILS brinda información de alineación con el eje de pista y senda de planeo durante una aproximación. ¿De que manera se genera la señal transmitida por el LLZ y el GS?.									
1			1						
a) La impresión de dos modulaciones independientes de 30 Hz en una transmisión de VHF.									
2	*		2						
b) El solapamiento de dos señales de 90 y 150 Hz, respectivamente.									
3			3						
c) La utilización de las microondas en la banda de 5000 MHz.									

339	S	1							
El objetivo de la Prevención de Accidentes es:									
1			1						
a) Detectar las acciones.									
2	*		2						
b) Evitar o Minimizar los riesgos.									
3			3						
c) Maximizar la seguridad.									

340	S	1							
El principio de funcionamiento del VOR se basa en:									
1			1						
a) La recepción de dos modulaciones (fase de referencia y fase variable).									
2	*		2						
b) La diferencia de fase de dos modulaciones, medidas en grados, respecto al Norte magnético.									
3			3						
c) La utilización del principio interrogador / respondedor									

341	S	1							
El receptor del ADF trabaja en las bandas de radiofrecuencias de LF y MF. ¿Cuál es el rango de operación de este equipo de navegación?									
1			1						
a) 30 a 189 KHz.									
2			2						





			b) 1750 a 3000 KHz.
3	*	3	
			c) 190 a 1750 KHz

342	S	1					
El sistema de navegación GPS, puede ser degradando intencionalmente en su exactitud.							
1	*	1					
a) Verdadero.							
2		2					
b) Falso.							

343	S	1					
El sobre-aprendizaje se entiende que es el estudio continuo de una habilidad después de aptitud inicial que se ha logrado. En algunos casos, el sobre-aprendizaje de conocimientos tiene la ventaja de que la aplicación del conocimiento resulta más ágil y eficiente. En otros casos, el desarrollo de rutinas automatizadas puede conducir a problemas como un procedimiento de lista de chequeo se pueda volver tan automático que al recitar puntos de la lista pueda quedar desacoplada de los pensamientos y las acciones de los puntos de la lista.							
1		1					
a) El sobre-aprendizaje de conocimientos tiene la ventaja de que la aplicación del conocimiento resulta más ágil y eficiente en todos los casos.							
2		2					
b) Un procedimiento de lista de chequeo debe ser automático siempre.							
3	*	3					
c) Se debe tener en cuenta de parte del instructor que el sobre-aprendizaje no se torne en una automatización de procedimientos sin tener en cuenta el razonamiento de los mismos.							

344	S	1					
El tránsito de aeronaves por el territorio argentino es:							
1		1					
a) Restringido sólo a quienes tienen permiso previo.							
2		2					
b) Prohibido, salvo orden directa de la Autoridad Aeronautica.							
3	*	3					
c) Libre, salvo cuando se halla limitado por seguridad nacional, interés público o defensa.							

345	S	1					
En el caso de una navegación electrónica el cálculo de posición se basa en datos obtenidos a partir de ondas electromagnéticas radiadas desde tierra, por lo tanto no es necesario conocer la posición previa de la aeronave.							
1	*	1					
a) Verdadero.							
2		2					
b) Falso.							

346	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.							

347	S	1					
En las aproximaciones de precisión, la Altitud / Altura de Decisión (DA/DH) es mucho menor que la Mínima Altura /Altitud de Descenso (MDH/MDA)							
1	*	1					
a) Verdadero.							
2		2					
b) Falso.							

348	S	1					
En las IAC's la sección de Mínimas contiene las restricciones correspondientes a la visibilidad presente y el funcionamiento del equipo de tierra. Estas mínimas son RESTRICTIVAS ...							
1		1					
a) Que el piloto puede acatar durante la aproximación.							
2		2					
b) Que el piloto debería acatar durante la aproximación.							
3	*	3					
c) Que el piloto debe acatar durante la aproximación.							

349	S	1					
En toda investigación de accidentes existe una relación entre:							
1		1					
a) El hombre, la meteorología y la psicología.							





	desea obtener.
3	3
	c) Ninguna pregunta es correcta

357	S	1					
F.CH.14 Para obtener una autorización para vuelo solo de alumno piloto, toda persona deberá: Tener 16 años y 9 meses de edad para la obtención de la autorización para vuelo solo de alumno piloto privado de avión, helicóptero, giroplano y aeróstato (globo libre). En el caso que el alumno sea menor de edad se requerirá:							
1	*	1					
a) mediante documento legal, constancia de emancipación o la autorización de los padres o tutor acreditado, con la firma certificada ante Escribano Público o Juez de Paz.							
2		2					
b) mediante la autorización de los padres o tutor acreditado, ante Escribano Público o Juez de Paz.							
3		3					
c) Con la firma certificada ante Escribano Público o Juez de Paz del jefe de aerodromo.							

358	S	1					
F.ch.14 Para todas las categorías de aeronaves: Todo alumno piloto deberá haber recibido instrucción previo al vuelo solo, entre otros, por lo menos sobre:							
1		1					
a) Legislación y documentación							
2		2					
b) Ninguna opción es correcta							
3	*	3					
c) Preparación previa al vuelo; Procedimientos previos al vuelo; Operaciones en el aeródromo;pérdidas;Procedimientos post-vuelo.							

359	S	1					
f.ch.14. Las certificaciones de la horas de vuelo deberán ser realizadas conforme al siguiente detalle En aquellos lugares que no se encuentre presente la autoridad aeronáutica la actividad de vuelo deberá ser certificada:							
1	*	1					
a) Al regreso del vuelo por la autoridad aeronáutica del aeropuerto o aeródromo de salida (presentado los libros historiales de planeador y motor de la aeronave utilizada, con los datos completos en su totalidad y sin comillas, donde esté registrado el vuelo, para la comprobación y posterior certificación).							
2		2					
b) Al regreso del vuelo por la autoridad aeronáutica del aeropuerto o aeródromo de salida con el plan de vuelo como documento probatorio.							
3		3					
c) En el aeródromo de salida(donde esté registrado el vuelo, para la comprobación y posterior certificación) para ser aprobado por el jefe de Aeropuerto.							

360	S	1					
f.ch14. Para rendir un examen de vuelo para la obtención de una licencia, certificado de competencia de piloto, habilitación de vuelo por instrumentos, de clase, de tipo de aeronave o cualquier otra habilitación establecida en esta Parte, se deberá:							
1	*						
a) El Instructor de Vuelo garantizará mediante un examen de vuelo completo (pre inspección) la pericia y conocimientos del solicitante, todo ello dentro de los 90 días precedentes a la fecha del examen por parte de la autoridad aeronáutica competente.							
2		1					
b) El Instructor de Vuelo garantizará mediante un examen de vuelo completo (pre inspección) la pericia y conocimientos del solicitante, todo ello dentro de los 180 días dentro de lo posible a la fecha del examen por parte de la autoridad aeronáutica competente.							
3		2					
c) El Instructor de Vuelo garantizará mediante un examen teórico los conocimientos del solicitante, todo ello dentro de los 90 días precedentes a la fecha del examen por parte de la autoridad aeronáutica competente.							

361	S	1					
f.ch14. Para rendir un examen de vuelo para la obtención de una licencia, certificado de competencia de piloto, habilitación de vuelo por instrumentos, de clase, de tipo de aeronave o cualquier otra habilitación establecida en esta Parte, se deberá:							
1	*	1					
a) El Instructor de Vuelo garantizará mediante un examen de vuelo completo (pre inspección) la pericia y conocimientos del solicitante, todo ello dentro de los 90 días precedentes a la fecha del examen por parte de la autoridad aeronáutica competente.							
2		2					
b) El Instructor de Vuelo garantizará mediante un examen de vuelo completo (pre inspección) la pericia y conocimientos del solicitante, todo ello dentro de los 180 días dentro de lo posible a la fecha del examen por parte de la autoridad aeronáutica competente.							
3		3					
c) El Instructor de Vuelo garantizará mediante un examen teórico los conocimientos del solicitante, todo ello dentro de los 90 días precedentes a la fecha del examen por parte de la autoridad aeronáutica competente.							

362	S	1					
F6) Usted debe realizar un vuelo entre el punto A y el Punto B, por lo tanto sitúa los mismos en una carta visual, traza su ruta sobre la misma y determina el rumbo geográfico 295° (TH = 295°). Si la declinación publicada en la carta es 15° W ¿cuál será el rumbo magnético ó MH?.							
1	*						
c) 310°.							





2										
	a)	280°.								
3										
	b)	305°.								

363	S	1							
FTP-2 Un aeropuerto de alternativa de despegue es requerido cuando:									
1	*								
c) cuando las condiciones están por debajo de los mínimos establecidos para el aterrizaje del aeropuerto de despegue.									
2									
a) cuando el pronostico de destino se encuentra en condiciones marginales.									
3									
b) cuando el tiempo pronosticado para el aterrizaje se encuentra por debajo o sobre los minimos establecidos.									

364	S	1							
Instru V: La lectura del instrumento indica									
									
1			1						
a) Presion y Temperatura dentro del parametro normal.									
2	*		2						
b) alta temperatura y baja presión									
3			3						
c) Alta presión y temperatura normal									

365	S	1							
Instru V. A la cual de las siguientes figuras corresponde un viraje coordinado.									





1

2

3

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

366 S 1

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



1	*	1	
	a) Baja presion de aceite y alta temperatura en relacion. lo cual indica una falla en la planta motriz		
2		2	
	b) Baja presion de temperatura y alta temperatura de aceite en relacion. lo cual indica una falla en la planta motriz		
3		3	
	c) Presion de aceite y temperatura normal en relacion.		

367 S 1

INSTRV. A la cual de las siguientes figuras corresponde un viraje coordinado.





1

2

3

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

368	S	1				
IVA La velocidad a la cual comienza el hidroplaneo dinámico dependera de:						
1		1				
	a) El peso del avión.					
2	*	2				
	b) El inflado de los neumáticos.					
3		3				
	c) La correcta deflexión de los flaps.					

369	S	1				
IVA ¿Cuál afirmación es la correcta al considerar las fuerzas que actúan sobre una aeronave en vuelo recto y nivelado a velocidad aérea constante?						
1	*	1				
	A: El peso siempre actúa en forma vertical hacia el centro de la tierra.					
2		2				
	B: El empuje siempre actúa hacia adelante en forma paralela al viento relativo y es mayor a la resistencia.					
3		3				
	C: La sustentación siempre actúa en forma perpendicular al eje longitudinal del ala y es mayor al peso.					

370	S	1				
IVA Cual de los siguientes recursos para la enseñanza contribuyen a dar una mejor clase.						
1	*	1				
	a) planificación, demostracion, conclusion					
2		2				
	b) Demostracion					
3		3				
	c) Demostracion y practica en repeticiones.					

371	S	1				
IVA El diferencial de presion que se forma entre el intrados y el extrados se denomina						
1		1				
	a) Centro diferencial de presion					
2		2				
	b) Sustentacion					
3		3				
	c) Centro de presion					

372	S	1				
IVA El proceso de aprendizaje se define como						
1		1				
	a) un conjunto de valores adquiridos por los recursos y experiencia obtenidos.					
2		2				
	b) un eslabón en la cadena de la instrucción					
3	*	3				





b) un cambio o modificación en el comportamiento, ese cambio o modificación conlleva a saber y creer en algo.

373	S	1					
IVA En el proceso de aprendizaje sera importante determinar las condiciones, términos y resultados que perseguimos en la instrucción, basándose en:							
1	*	1					
a) Comunicación, adecuada y confiable; que permita la correcta transmisión de la información							
2		2					
b) Mantener en forma rigida los dogmas recibidos para brindar asi toda la informacio.							
3		3					
c) Llevar a cabo la planificación con el objetivo de completar la instrucción.							

374	S	1					
IVA F-1 Que accion debe tomar un instructor de vuelo si el alumno no considera importante que debe corregir los errores señalados.							
1		1					
a- Divida en complejas maniobras de vuelo sus próximos temas.							
2		2					
b- Intente comprometer y bajar su autoestima con el objetivo de lograr un Schok en su aprendizaje.							
3	*	3					
C- Elevar el nivel de rendimiento en cada clase o tema de vuelo motivandolo a un mayor esfuerzo.							

375	S	1					
IVA F-2 Que recurso un instructor puede realizar de manera más asertiva para promover un nivel de motivación al alumno piloto.?							
1	*	1					
a) intentando de cada lección una experiencia placentera.							
2		2					
b) elevando los estándares de rendimiento necesarios durante la fase temprana de instrucción.							
3		3					
c) retando dentro de lo posible al estudiante para que pueda satisfacer los objetivos máximos de instrucción posibles de ser establecidos.							

376	S	1					
IVA F.11.13 Como usted debiera corregir un rendimiento insatisfactorio debido a un exceso de confianza del estudiante.							
1	*	1					
a) planificando y ejecutando en cada leccion un estandar mas alto para compensar el exceso de confianza del alumno.							
2		2					
b) felicitando al estudiante sólo si el rendimiento es perfecto.							
3		3					
c) impartiendo una evaluación enfatizada y negativa al final de cada lección.							

377	S	1					
IVA F.13 ¿Qué medida debiera tomar un instructor con un estudiante que le resta importancia a la corrección de errores señalados en clases anteriores ?							
1		1					
a) planificar dividir las maniobras complejas de vuelo en sus proximos vuelos.							
2		2					
b) reducir la confianza excesiva del estudiante a fin de minimizar la posibilidad de un accidente.							
3	*	3					
c) Planificar y elevar el estándar de rendimiento por cada clase.							

378	S	1					
IVA f.ch De la siguiente lista de perfiles de alumnos cual es el que genera mayor interferencia en clase.							
1		1					
a) Autoritario							
2	*	2					
b) Sabelotodo							
3		3					
c) Amistoso							

379	S	1					
IVA f.ch La alta frecuencia en que un tema es desarrollado por un instructor.							
1		1					
a) lo exige de la planificación de la clase							
2	*	2					
b) Sin importar la cantidad y frecuencia es necesario que planifique las clases con anterioridad para evitar posibles controversias al momento de ejecutarlas.							
3		3					
c) la frecuencia y continuidad de los temas exige al instructor de la preparacion.							

380	S	1					
IVA f.ch Las ayudas audiovisuales constituyen para un instructor un medio de ahorrar tiempo y mejorar la calidad de la instrucción.							
1	*	1					
a) Verdadero							
2		2					





b) Falso

381	S	1								IVA F.Ch.14 El estudiante percibe los puntos clave de una maniobra, el instructor explica la relación entre estos y el estudiante encuentra sentido al maniobra obteniendo el:
1			1							a) Instrucción planificada
2	*		2							b) Conocimiento
3			3							c) Ninguna opción es correcta
382	S	1								IVA F.Ch.14 En relacion a los pasos en el proceso de aprendizaje la repetición constante de la maniobra nos lleva al hábito estos pasos los podemos clasificar como:
1			1							a) Planificacion, desarrollo, conclusion
2			2							b) Maniobra, Metodologia
3	*		3							c) Percepciones, Habito, Conocimiento
383	S	1								IVA f.ch.14. Para una calidad en la educacion el proceso de adaptacion a la instruccion debe realizarla:
1	*		1							a) El instructor, debe cerciorarse de adaptar su instrucción a la experiencia del estudiante
2			2							b) El Alumno, debe cerciorarse de adaptar su instrucción a la experiencia del Instructor.
3			3							c) La Autoridad debe cerciorarse de adaptar sus programas a la experiencia del estudiante
384	S	1								IVA fch. A los efectos de lograr mejores resultados un instructor debe con sus alumnos:
1	*		1							a) Sin llegar a la intimidad tratarlos amistosamente, liderar, inspirar confianza por su imparcialidad, ser considerado y cortés.
2			2							b) Lograr intimidad , liderar,inspirar confianza.
3			3							c) Generar amistad, liderar,inspirar justicia, ser considerado y amable.
385	S	1								IVA Fch. De las siguientes opciones, cual sera la mas asertiva para optimizar el trabajo de un alumno introvertido.
1			1							a) Menos carga de trabajo.
2			2							b) Temas de baja complejidad
3	*		3							c) Correcciones con mayor paciencia
386	S	1								IVA fch. La consideracion inicial para el plan de una leccion sera.
1			1							a) Los puntos a tratar en la leccion
2			2							b) El objetivo de la leccion
3	*		3							c) Ambas son correctas
387	S	1								IVA Los tres ejes de una aeronave se intersectan en el:
1	*		1							A: centro de gravedad.
2			2							B: centro de presión.
3			3							C: punto medio de la cuerda media.
388	S	1								IVA Por qué debe ser incrementado el ángulo de ataque durante un viraje para mantener la altitud?
1	*		1							a) Para compensar la pérdida de la componente vertical de la sustentación.





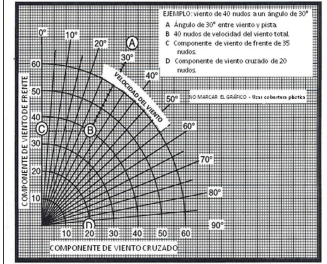
2		2					
b) Para incrementar la componente horizontal de la sustentación.							
3		3					
c) Para compensar por el aumento de la resistencia							
389	S	1					
IVA- Al suscitarse un disturbio en la condición de vuelo estable, existe una tendencia de la aeronave a desarrollar fuerzas que la hagan retornar a su condición original; dicha tendencia es conocida como							
1	*	1					
A: Estabilidad.							
2		2					
B: Controlabilidad.							
3		3					
C: Maniobrabilidad.							
390	S	1					
IVA-¿Cómo puede un piloto incrementar el régimen de viraje y reducir el radio en forma simultánea?							
1		1					
A: Hacer un banqueo plano e incrementar la velocidad aérea.							
2	*	2					
B: Escarpar el Viraje y reducir la velocidad aérea.							
3		3					
C: Escarpar el Viraje e incrementar la velocidad aérea.							
391	S	1					
La acción fundamental de la prevención de accidentes es detectar los peligros potenciales.							
1	*	1					
a) Verdadero.							
2		2					
b) Falso.							
392	S	1					
La autonomía de un avión se mide en:							
1		1					
a) Unidades de peso de combustible.							
2		2					
b) Unidades de volumen de combustible y Distancia.							
3	*	3					
c) Tiempo de vuelo							
393	S	1					
La comunicación efectiva se produce y toma lugar en el proceso en la relacion alumno instructor cuando:							
1		1					
a) Se produce cuando, los receptores reaccionan con comprensión							
2		2					
b) Se produce cuando, y sólo cuando, los emisores reaccionan con comprensión y cambian su comportamiento en consecuencia.							
3	*	3					
c) Se produce cuando, y sólo cuando, los receptores reaccionan con comprensión y cambian su comportamiento en consecuencia.							
394	S	1					
La filosofía de la prevención presenta ciertos aspectos:							
1							
a) Aspecto Moral.							
2		1					
b) Aspecto Material.							
3	*	2					
c) Ambas son correctas							
395	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							
396	S	1					
La repetición constante, permite a su estudiante acumular percepciones y al agruparlas creando el Conocimiento; al combinarlos en la práctica y desempeño, forman los:							
1		1					





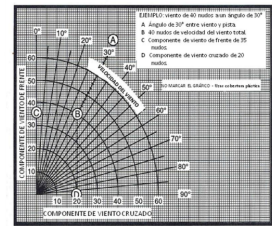
										a) Señalan los errores
2	*	2								
										b) Buenos Habitos
3		3								
										c) bagaje de conocimientos
397	S	1								
La seguridad aérea consiste en reducir los riesgos a un mínimo a través de las medidas necesarias para identificar falencias en los procesos administrativos, de mantenimiento y entrenamiento que pudieran afectar la operación de las aeronaves:										
1	*	1								
										a) Verdadero.
2		2								
										b) Falso.
398	S	1								
La sustentación y la resistencia al avance:										
1		1								
										a) Decrecen en proporción al cuadrado del aumento de la velocidad.
2		2								
										b) No guardan relación en su incremento con respecto al de la velocidad.
3	*	3								
										c) Crecen en proporción al cuadrado de la velocidad.
399	S	1								
La tecnica mas adecuada para detectar otra aeronave en vuelo, en vuelo nocturno sera.										
1		1								
										a) Girar la cabeza y mover los ojos en forma agil sobre una region visible.
2	*	2								
										b) Evitar fijar la vision sobre un punto donde se sospecha que una aeronave esta en movimiento.
3		3								
										c) Evitar escaneos por debajo del horizonte para no ser encandilado por las luces de la ciudad.
400	S	1								
La velocidad de maniobras de una aeronave es aquella a la que:										
1	*	1								
										a) Se pueden mover los comandos de profundidad y alabeo en todo su recorrido sin comprometer estructuralmente la aeronave.
2		2								
										b) No se debería exceder en ningún caso.
3		3								
										c) Obtenemos el L/D máximo.
401	S	1								
Los planos de obstáculos de aeródromo OACI, tipo A (limitaciones de utilización) contienen información detallada sobre los obstáculos en las áreas de trayectoria de vuelo de los aeródromos, mostrados en planta y vista de perfil.										
1	*	1								
										a) Verdadero.
2		2								
										b) Falso.
402	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.				

403 S 1



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.				

404 S 1

Para alcanzar una mejor calidad en la instrucción, deberá cerciorarse de adaptar su instrucción a la experiencia del estudiante y así lograr un canal de comunicación efectivo.

1	*	1		
a) Verdadero				
2		2		
b) Falso				

405 S 1

Para conseguir un alcance máximo, ¿un avión debe volar la máxima distancia posible con el combustible disponible?

1	*	1		
a) Verdadero.				
2		2		
b) Falso.				

406 S 1

Para el llenado de un Plan de Vuelo (FPL) y las referencias a horas de estima de arribo a un punto (ETA) o partida (ETD), ¿cómo se refieren las horas?.

1		1		
a) Hora Local (LT).				
2	*	2		
b) Tiempo Universal Coordinado (UTC).				
3		3		
c) Tiempo Civil (TC)				

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

407 S 1

NAV: Sobre el siguiente gráfico calcular la componente para el despegue con viento a 25° de 18 Kt de intensidad. Para lograr una sustentación igual a cero en un perfil plano-convexo se deberá enfrentar a la corriente de aire con:

1		1		
a) Un ángulo de ataque positivo.				
2		2		
b) Un ángulo de ataque neutro (0°)				
3	*	3		
c) Un ángulo de ataque negativo.				





408	S	1							
PC asegurarse de llevar a bordo de la aeronave las cartas de ruta y aproximacion es responsabilidad de:									
1		1							
a) El despachante de Aeronaves									
2		2							
b) El explotador									
3	*	3							
c) el Comandante de la aeronave									

409	S	1							
PC El Indicador de senda de planeo PAPI usa luces instaladas,estas indican que si la aproximación esta dentro de la senda de planeo (on glide) en la siguiente combinación de luces recibira desde la cabina la confirmación con :									
1		1							
a) Cuatro luces blancas									
2		2							
b) Dos luces Blancas									
3	*	3							
c) Dos luces Rojas y Dos luces Blancas									

410	S	1							
PC El piloto estará mas vulnerable a la desorientación espacial cuando:									
1		1							
a) Cuando ignore las sensaciones del oído medio									
2		2							
b) Cuando mueva lentamente los ojos para revisar los instrumentos de vuelo.									
3	*	3							
c) Cuando use las sensaciones de su cuerpo para interpretar la actitud de vuelo									

411	S	1							
PC Que el aeropuerto reporte condiciones de viento de mas de una direccion en diferentes intensidades es señal que:									
1		1							
a) vientos leves y variables									
2		2							
b) Un frente cálido esta por pasar									
3		3							
c) Se esperan cortantes de viento en la aproximacion y aterrizaje									

412	S	1							
PC- Seria prioritario dar aviso al servicio de transito aéreo del mínimo nivel de combustible.									
1		1							
a) Cuando el nivel de combustible es el mínimo requerido para el vuelo IFR									
2		2							
b) Cuando el combustible remanente exige una inmediata separacion y prioridad en el aterrizaje									
3	*	3							
c) Cuando el nivel de combustible remanente predice un retraso en el procedimiento de aproximacion y aterrizaje									

413	S	1							
PC.VI 1.Sobre la carta de aproximacion SAZM la frecuencia de ILS esta designada como:									





TMA (RADAR)	124.40	MAR DEL PLATA
AUXILIAR	120.50	
APP/TWR	118.75	
AUXILIAR	118.20	
RODAJE	121.70	
EMERGENCIA	121.50	

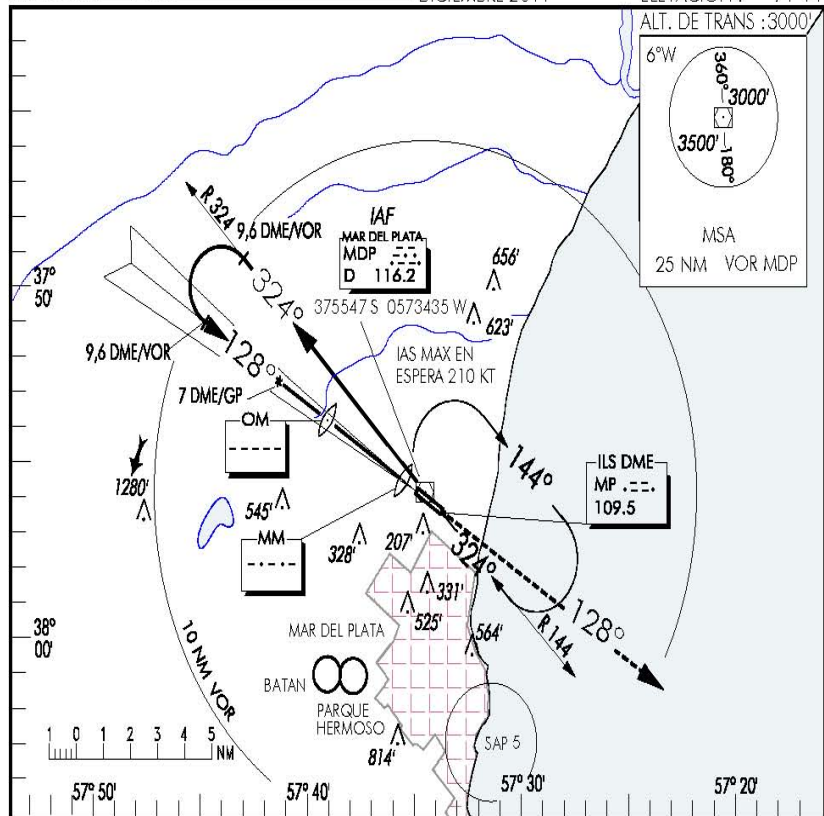
MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)

BUENOS AIRES

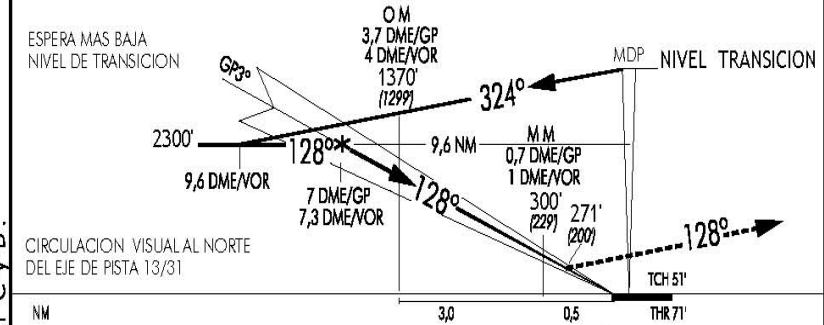
IAC Nº1 VOR - ILS DME PISTA 13

DICIEMBRE 2011

ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA 'DA' MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.



Cambios: Circulación Visual CAT "C" y "D".

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA

CAT	DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
	ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	MDA	MDH	VIS
	DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
A	900 M	1200 M	1600 M	2000 M	A	560'	489'	2000 M
B					B			2800 M
C					C			3700 M
D			2000 M	2400 M	D	860'	789'	4600 M

GS KT	90	100	110	120	130	140	150
OM - MM 3,0 NM	2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12
FPM	480	530	600	630	700	740	790





1		1			
a) ILS LOC (MDP) 109.5					
2	*	2			
b) ILS DME (MP) 109.5					
3		3			
c) ILS DME (MDP) 109.20					

414	S	1					
PCVI Bajo que minima condicion sera necesario declarar la emergencia en vuelo.							
1		1					
a) Bajo circunstancias en que el combustible o condiciones meteorologicas indican una prioridad en el aterizaje							
2		2					
b) Cuando exista fuego o daño estructural en la aeronave							
3	*	3					
c) Cuando exista certeza de que una o mas condiciones afecten o estén afectando la seguridad del vuelo							

415	S	1					
PCVI El codigo correspondiente a falla en las comunicaciones en el transpondedor es:							
1		1					
a) 7500							
2		2					
b) 7700							
3	*	3					
c) 7600							

416	S	1					
PCVI La espera mas baja para la carta IAC 1 SAZM se encuentra.							





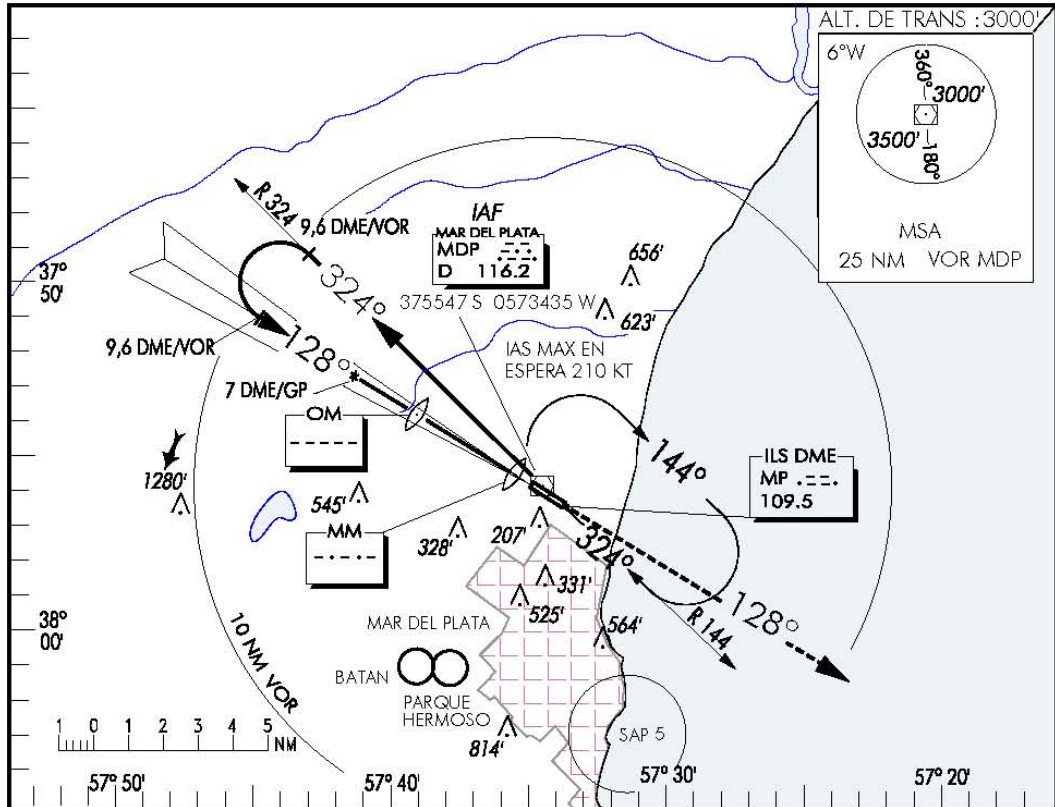
TMA (RADAR)	124.40
AUXILIAR	120.50
APP/TWR	118.75
AUXILIAR	118.20
RODAJE	121.70
EMERGENCIA	121.50

MAR DEL PLATA

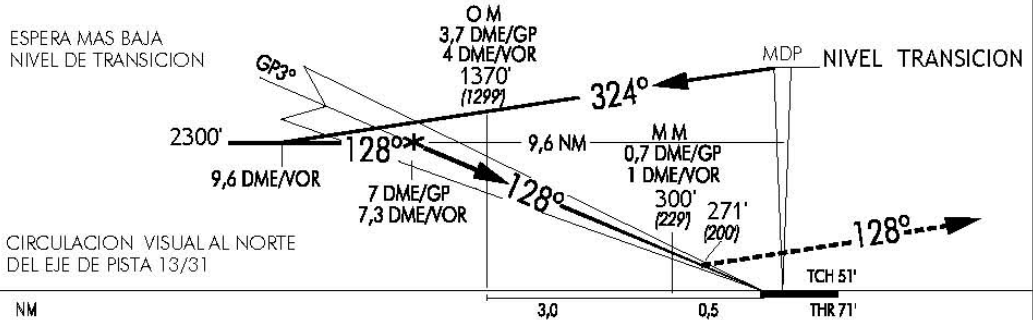
MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)
 BUENOS AIRES
 IAC N°1 VOR - ILS DME PISTA 13

DICIEMBRE 2011

ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA "DA" MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.



Cambios: Circulación Visual CAT 'C' y 'D'.

		DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
CAT		ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	M D A	MDH	V I S
		DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
		VIS ALS	VIS SIN ALS	VIS ALS	VIS SIN ALS				
A						A	560'	489'	2000 M
B	900 M		1200 M	1600 M	2000 M	B			2800 M
C						C			3700 M
D				2000 M	2400 M	D	860'	789'	4600 M
GS KT		90	100	110	120	130	140	150	
OM - MM 3,0 NM		2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12	
FPM		480	530	600	630	700	740	790	

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA





1		1		
a) La espera mas baja se encuentra por debajo del nivel de transición.				
2		2		
b) La espera mas baja se encuentra por debajo de la altitud de transición.				
3	*	3		
c) La espera mas baja se encuentra por sobre el nivel de transición.				

417	S	1						
PCVI-2 En la aproximación final con curso de ingreso y en descenso sobre la IAC 1 SAZM, usted registra sobre la milla 6 una variación en el indicador de senda de planeo producto de una falla en el instrumento ILS instalado en su aeronave. El procedimiento continuara sobre los mínimos establecidos como:								





TMA (RADAR)	124.40	MAR DEL PLATA
AUXILIAR	120.50	
APP/TWR	118.75	
AUXILIAR	118.20	
RODAJE	121.70	
EMERGENCIA	121.50	

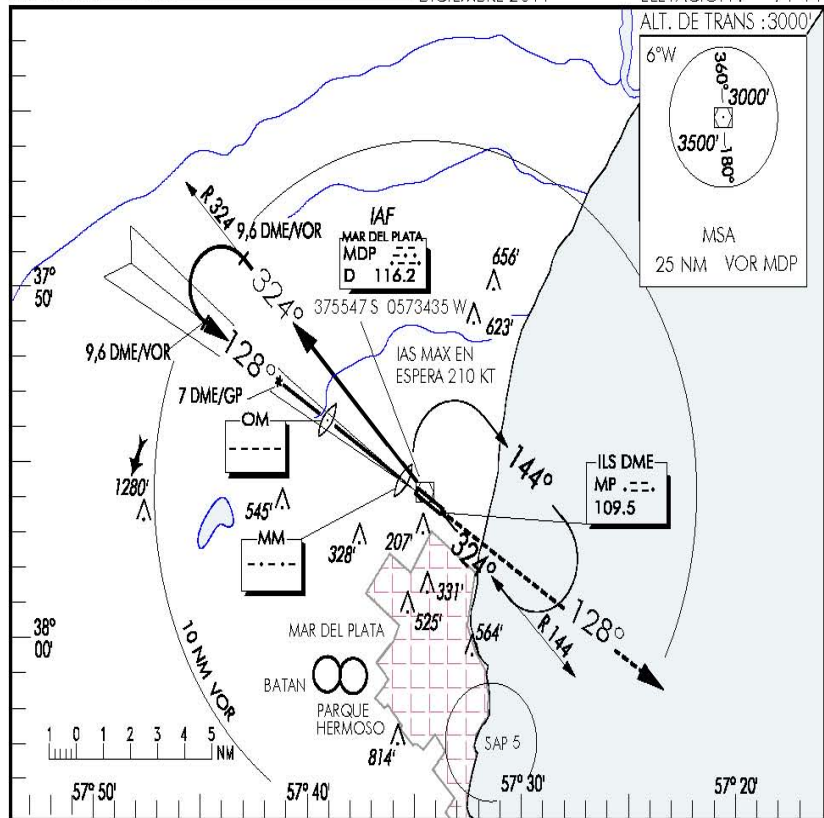
MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)

BUENOS AIRES

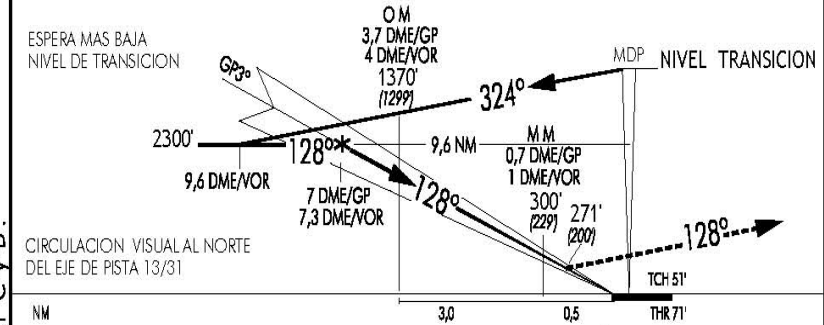
IAC Nº1 VOR - ILS DME PISTA 13

DICIEMBRE 2011

ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA 'DA' MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.



Cambios: Circulación Visual CAT "C" y "D".

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA

CAT	DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
	ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	MDA	MDH	VIS
	DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
	VIS ALS	VIS SIN ALS	VIS ALS	VIS SIN ALS				
A			1600 M	2000 M	A	560'	489'	2000 M
B					B			2800 M
C	900 M	1200 M			C			3700 M
D			2000 M	2400 M	D	860'	789'	4600 M
GS KT	90	100	110	120	130	140	150	
OM - MM 3,0 NM	2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12	
FPM	480	530	600	630	700	740	790	





1		1		
a) DA 271				
2		2		
b) Se realizara una circulación visual				
3	*	3		
c) MDA 460				

418	S	1					
-----	---	---	--	--	--	--	--

PCVI: Con destino MDP ingresando por el Radial 240 usted realizara la IAC N° 1 de SAZM. Para completar el procedimiento de aproximacion por instrumentos se debera tener en cuenta:





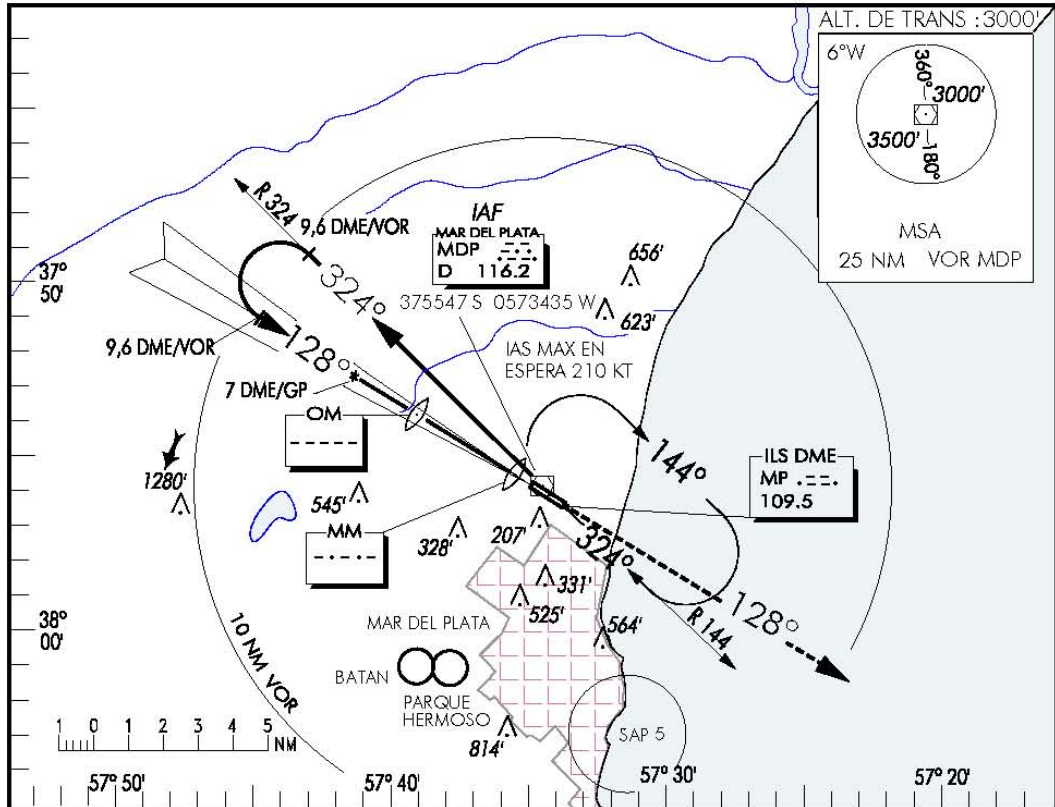
TMA (RADAR)	124.40
AUXILIAR	120.50
APP/TWR	118.75
AUXILIAR	118.20
RODAJE	121.70
EMERGENCIA	121.50

MAR DEL PLATA

MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)
 BUENOS AIRES
 IAC N°1 VOR - ILS DME PISTA 13

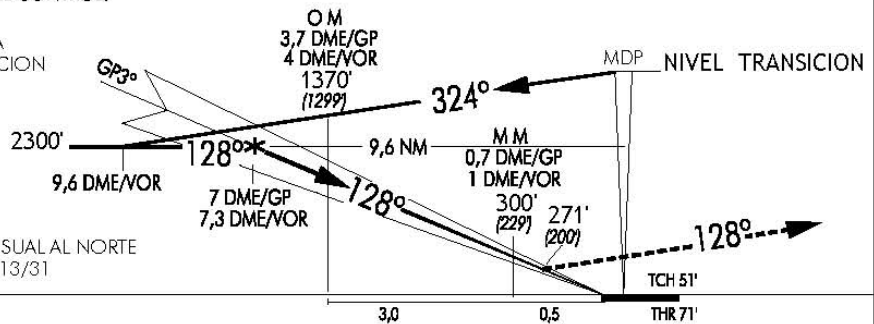
DICIEMBRE 2011

ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA "DA" MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.

ESPERA MAS BAJA NIVEL DE TRANSICION



CIRCULACION VISUAL AL NORTE DEL EJE DE PISTA 13/31

Cambios: Circulación Visual CAT 'C' y 'D'.

CAT	DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
	ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	M D A	MDH	V I S
	DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
	VIS ALS	VIS SIN ALS	VIS ALS	VIS SIN ALS				
A					A	560'	489'	2000 M
B	900 M	1200 M	1600 M	2000 M	B			2800 M
C					C	860'	789'	3700 M
D			2000 M	2400 M	D			4600 M
GS KT	90	100	110	120	130	140	150	
OM - MM 3,0 NM	2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12	
FPM	480	530	600	630	700	740	790	

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA





1	*	1								a) La MSA sera de 3500 Pies, el sector de incorporación a la espera sera directa y una vez bloqueado el VOR el viraje sera por derecha para Rumbo 144°
2		2								b) La MSA sera de 3000 Pies 6 W, el sector de incorporación a la espera sera una gota de agua y una vez bloqueado el VOR el viraje sera por derecha para Rumbo 144°
3		3								c) La MSA sera de 3500 Pies, el sector de incorporación a la espera sera directa y una vez bloqueado el VOR el viraje sera por derecha para Rumbo 324°

419	S	1									PCVI: Dentro de la altitud mínima de sector de seguridad entre 180° y 360° se encuentra el obstáculo de mayor altitud y este es de:
-----	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	---





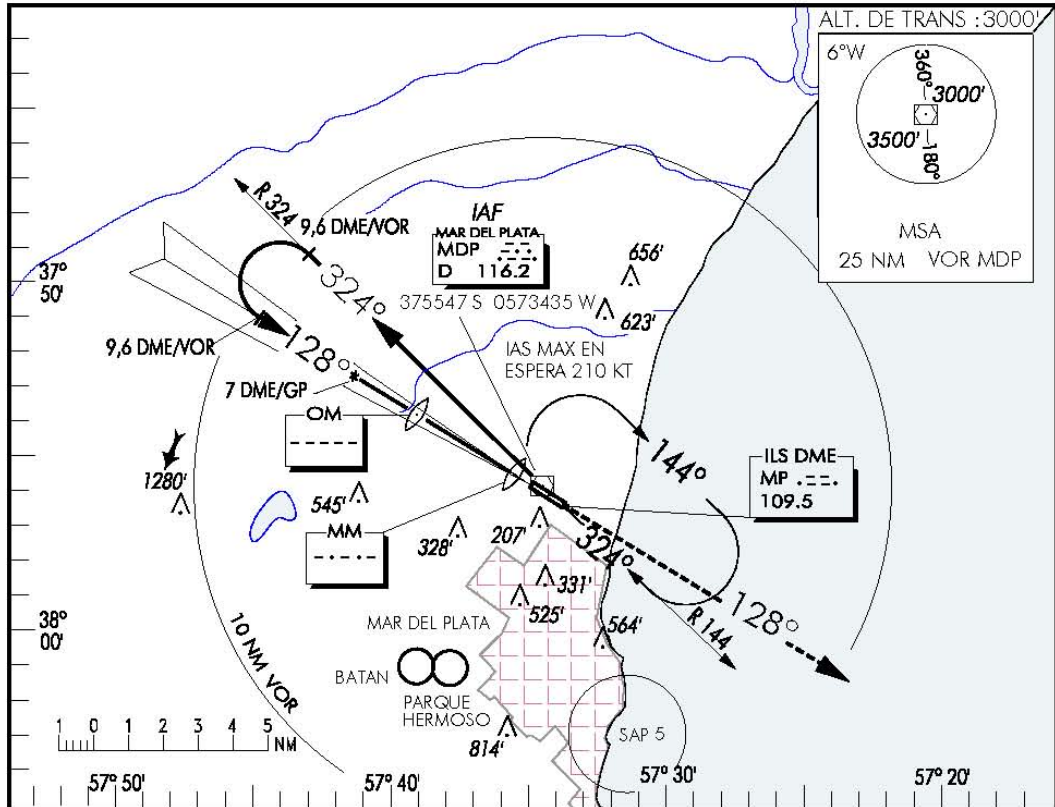
TMA (RADAR)	124.40
AUXILIAR	120.50
APP/TWR	118.75
AUXILIAR	118.20
RODAJE	121.70
EMERGENCIA	121.50

MAR DEL PLATA

MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)
 BUENOS AIRES
 IAC N°1 VOR - ILS DME PISTA 13

DICIEMBRE 2011

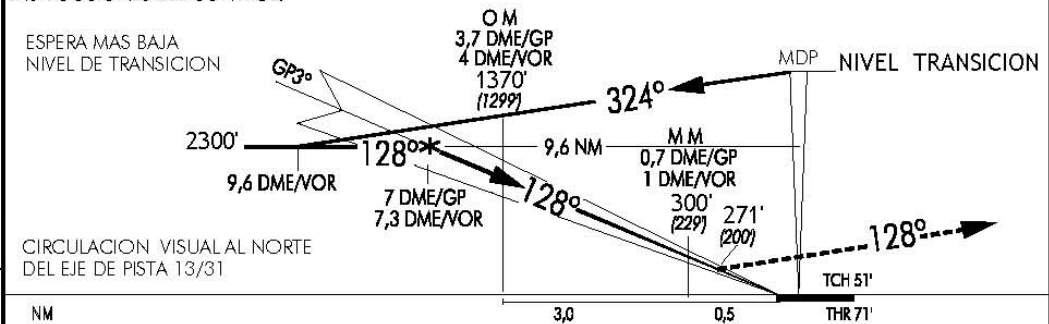
ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA "DA" MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.

ESPERA MAS BAJA NIVEL DE TRANSICION

CIRCULACION VISUAL AL NORTE DEL EJE DE PISTA 13/31



Cambios: Circulación Visual CAT 'C' y 'D'.

CAT	DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
	ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	M D A	MDH	V I S
	DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
	VIS ALS	VIS SIN ALS	VIS ALS	VIS SIN ALS				
A					A	560'	489'	2000 M
B	900 M	1200 M	1600 M	2000 M	B			2800 M
C					C	860'	789'	3700 M
D			2000 M	2400 M	D			4600 M
GS KT	90	100	110	120	130	140	150	
OM - MM 3,0 NM	2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12	
FPM	480	530	600	630	700	740	790	

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA

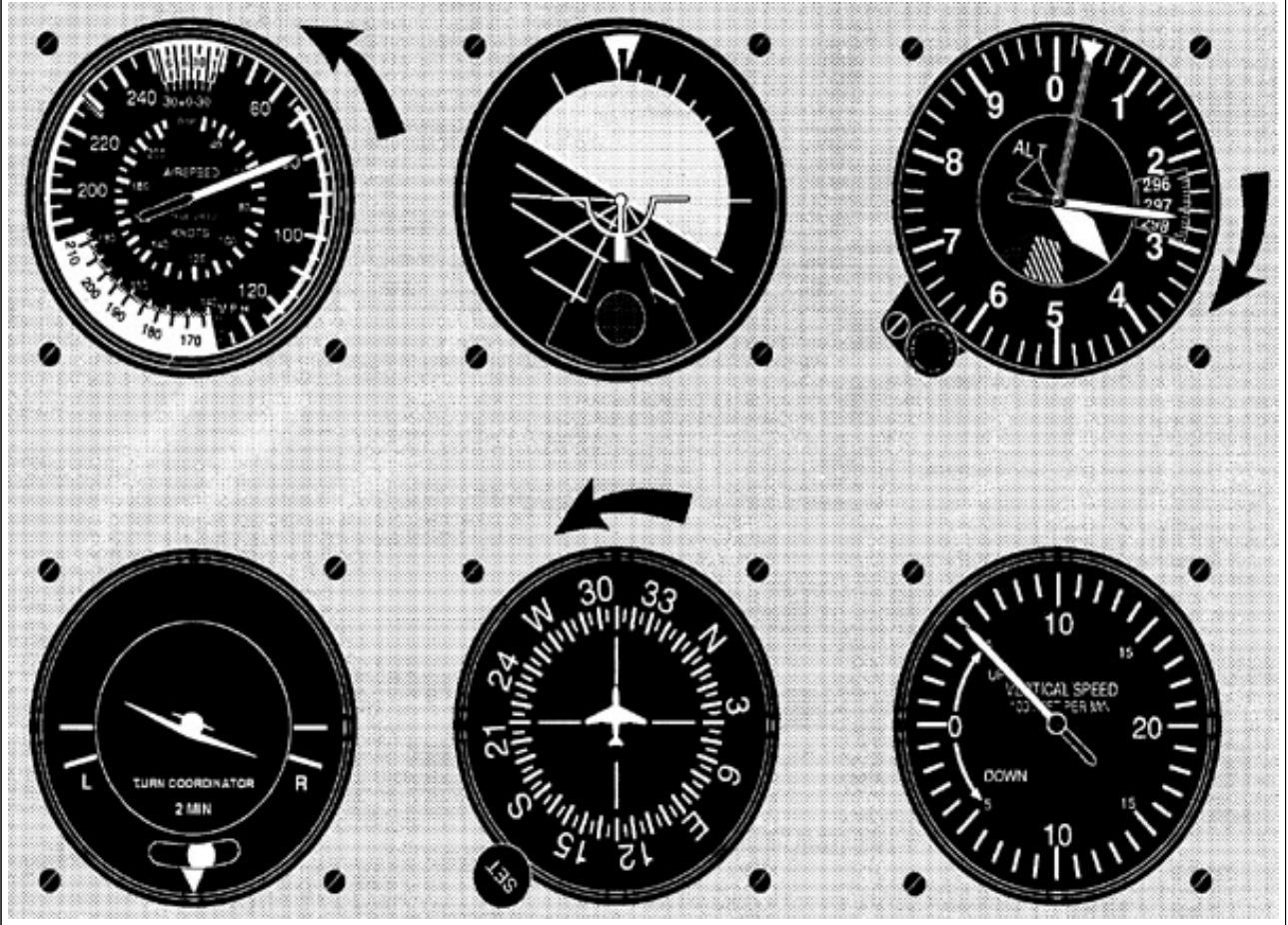




1		1	
a) 814 Pies			
2		2	
b) 545 Pies			
3	*	3	
c) 1280 Pies			

420 S 1

PCVI: En el panel hay un instrumento de comportamiento que no condice con la performance de ascenso por izquierda con una inclinación de 30°, el instrumento que esta dando informacion erronea es:



1		1	
a) Giro			
2		2	
b) Horizonte			
3	*	3	
c) Indicador de giros y ladeo			

421 S 1

PCVI: La IAC N°1 de SAZM es una IAC

1		1	
a) VOR DME ILS DME de pista 13			
2		2	
b) VOR DME Lo Li ILS de Pista 13			
3	*	3	
c) VOR-ILS DME de Pista 13			

422 S 1

PCVI: Para una aproximacion con una Ground Speed de 120 Kt el tiempo entre OM y MM de 3 Millas sera de:

Blank area for the answer to question 422.





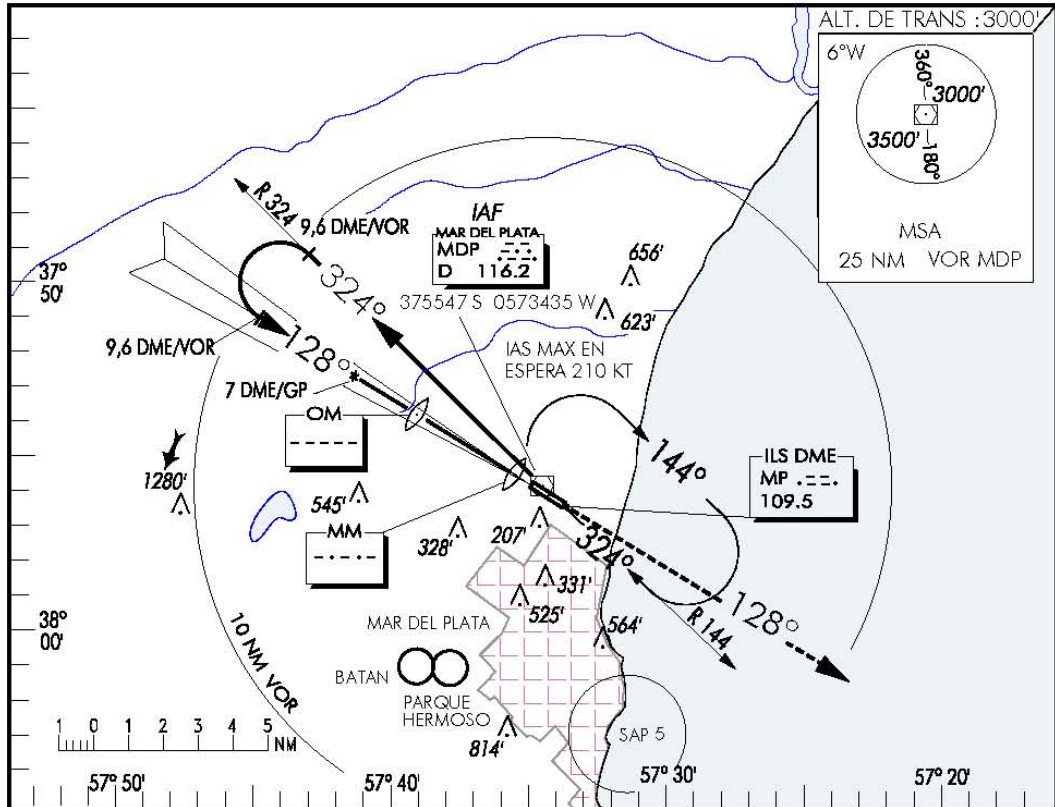
TMA (RADAR)	124.40
AUXILIAR	120.50
APP/TWR	118.75
AUXILIAR	118.20
RODAJE	121.70
EMERGENCIA	121.50

MAR DEL PLATA

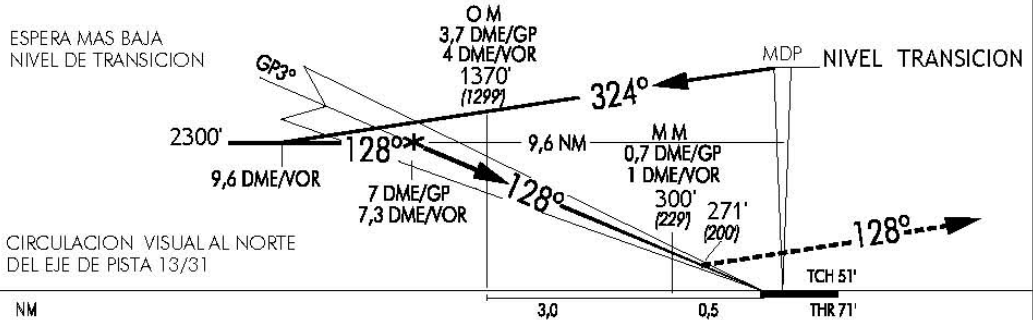
MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)
 BUENOS AIRES
 IAC N°1 VOR - ILS DME PISTA 13

DICIEMBRE 2011

ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA "DA" MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.



Cambios: Circulación Visual CAT 'C' y 'D'.

CAT	DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
	ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	M D A	MDH	V I S
	DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
	VIS ALS	VIS SIN ALS	VIS ALS	VIS SIN ALS				
A					A	560'	489'	2000 M
B	900 M	1200 M	1600 M	2000 M	B			2800 M
C					C	860'	789'	3700 M
D			2000 M	2400 M	D			4600 M
GS KT	90	100	110	120	130	140	150	
OM - MM 3,0 NM	2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12	
FPM	480	530	600	630	700	740	790	

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA





1		1		
a) 1:03 y un descenso de 530 FPM				
2	*	2		
b) 1:30 y un descenso de 630 FPM				
3		3		
c) 1:23 y un descenso de 678 FPM				

423	S	1					
-----	---	---	--	--	--	--	--

PCVI: Para una aproximación con una Ground Speed de 90 Kt el tiempo entre OM y MM de 3 Millas sera de:





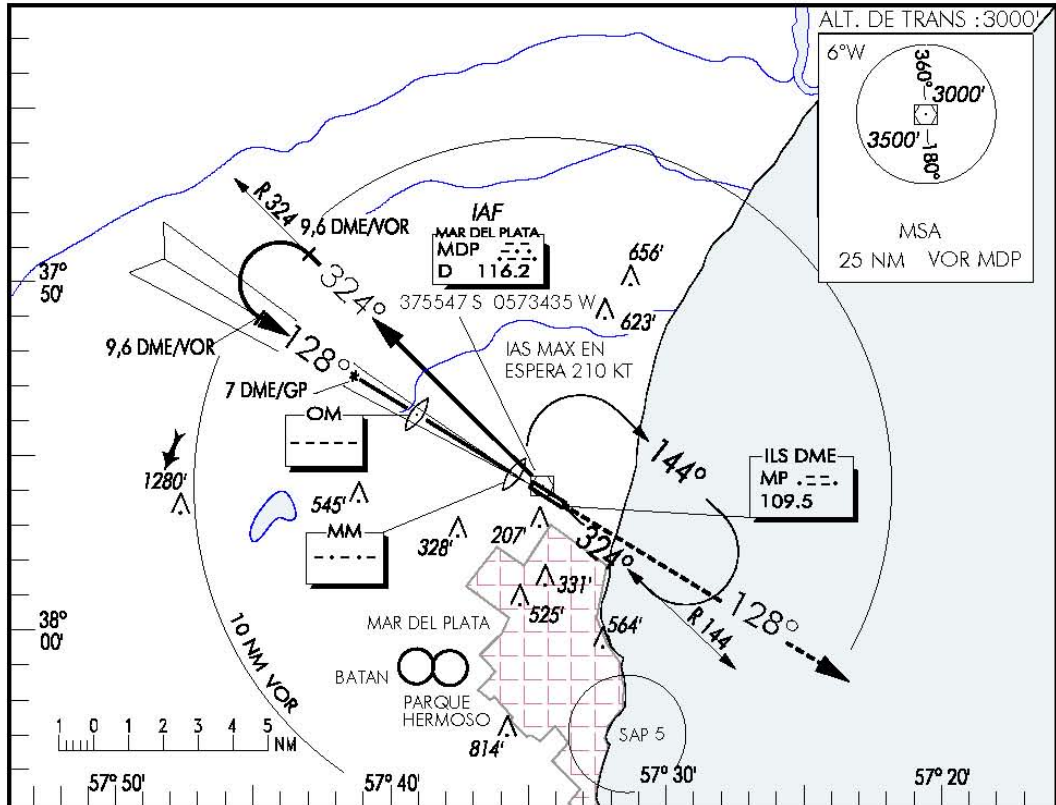
TMA (RADAR)	124.40
AUXILIAR	120.50
APP/TWR	118.75
AUXILIAR	118.20
RODAJE	121.70
EMERGENCIA	121.50

MAR DEL PLATA

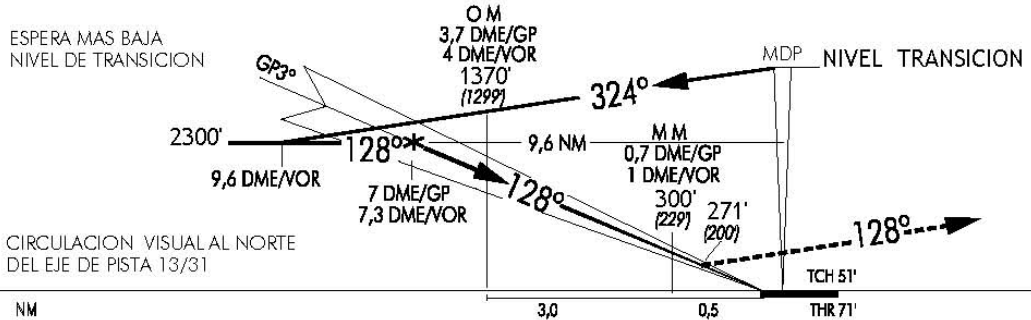
MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)
 BUENOS AIRES
 IAC N°1 VOR - ILS DME PISTA 13

DICIEMBRE 2011

ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA "DA" MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.



CAT	DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
	ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	M D A	MDH	V I S
	DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
	VIS ALS	VIS SIN ALS	VIS ALS	VIS SIN ALS				
A					A	560'	489'	2000 M
B	900 M	1200 M	1600 M	2000 M	B			2800 M
C					C	860'	789'	3700 M
D			2000 M	2400 M	D			4600 M
GS KT	90	100	110	120	130	140	150	
OM - MM 3,0 NM	2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12	
FPM	480	530	600	630	700	740	790	

Cambios: Circulación Visual CAT "C" y "D".

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA





1		1		
a) 1:48 y un descenso de 480 FPM				
2		2		
b) 2:00 y un descenso de 530 FPM				
3	*	3		
c) 2:00 y un descenso de 480 FPM				

424 S 1

PCVI.- Señale la opción correcta de la siguientes afirmaciones sobre procedimiento publicado para la IAC numero 1 de SAZM:





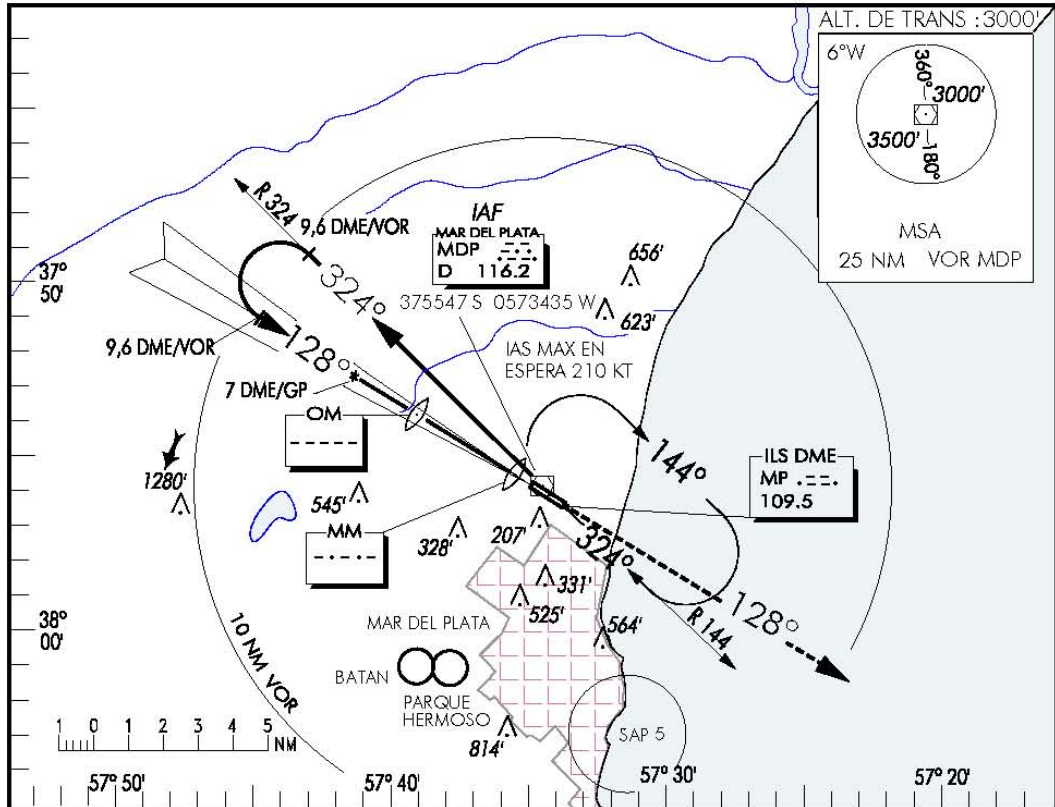
TMA (RADAR)	124.40
AUXILIAR	120.50
APP/TWR	118.75
AUXILIAR	118.20
RODAJE	121.70
EMERGENCIA	121.50

MAR DEL PLATA

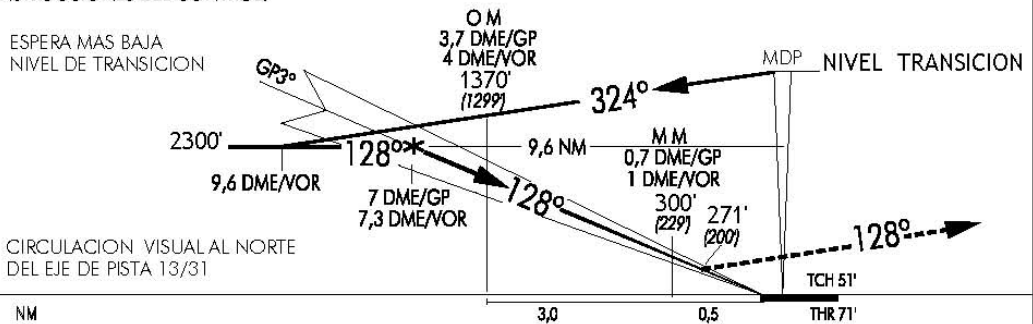
MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)
 BUENOS AIRES
 IAC N°1 VOR - ILS DME PISTA 13

DICIEMBRE 2011

ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA "DA" MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.



Cambios: Circulación Visual CAT 'C' y 'D'.

		DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
CAT		ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	M D A	MDH	V I S
		DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
		VIS ALS	VIS SIN ALS	VIS ALS	VIS SIN ALS				
A						A	560'	489'	2000 M
B	900 M		1200 M	1600 M	2000 M	B			2800 M
C						C			3700 M
D				2000 M	2400 M	D	860'	789'	4600 M
GS KT		90	100	110	120	130	140	150	
OM - MM 3,0 NM		2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12	
FPM		480	530	600	630	700	740	790	

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA





1		1									a) Alcanzado el nivel de transición se iniciara el procedimiento de alejamiento con Rumbo 324 / Radial 324 del Vor MDP. Nivelado con 2300 Pies y 9.6 Millas del VOR DME MDP se realizara un viraje por derecha para 128°/ R 128 VOR y las 3,7 Millas se obtendrá señal del DME GP.
2	*	2									b) Alcanzado el nivel de transición se iniciara el procedimiento de alejamiento con Rumbo 324 / Radial 324 del Vor MDP. Nivelado con 2300 Pies y 9.6 Millas del VOR DME MDP se realizara un viraje por izquierda para 128°/ R 128 VOR y las 7, Millas se obtendrá señal del DME GP.
3		3									c) Alcanzado el nivel de transición se iniciara el procedimiento de alejamiento con Rumbo 324 / Radial 324 del Vor MDP. Nivelado con 1370 Pies y 9.6 Millas del VOR DME MDP se realizara un viraje por izquierda para 128°/ R 128 VOR y las 7, Millas se obtendrá señal del DME GP.
425	S	1									RAAC Los Servicios de Tránsito Aéreo, constituyen servicios esenciales para la gestión, seguridad y eficiencia de los vuelos, debiendo cumplir los siguientes objetivos:
1		1									a) 1) Prevenir colisiones entre aeronaves. 2) Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre esas y los obstáculos que haya en dicha área. 3) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.
2		2									b) 1) Asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos. 2) Notificar al Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC) de jurisdicción respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, prestando la mayor colaboración posible a dichos organismos según se requiera.
3	*	3									c) 1) Prevenir colisiones entre aeronaves. 2) Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre esas y los obstáculos que haya en dicha área. 3) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo. 4) Asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos. 5) Notificar al Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC) de jurisdicción respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, prestando la mayor colaboración posible a dichos organismos según se requiera.
426	S	1									Se denomina ruta o curso a la proyección sobre la superficie terrestre del movimiento de una aeronave, medido con respecto a una referencia cualquiera
1	*	1									a) Verdadero.
2		2									b) Falso.
427	S	1									Se entiende por resistencia parásita a la producida por:
1		1									a) La propia sustentación.
2	*	2									b) La fricción de todas las superficies expuestas a la corriente de aire.
3		3									c) La interferencia entre las superficies de vuelo y el fuselaje o entres las superficies entre sí.
428	S	1									Se llama Punto Crítico (PC) o Punto Equidistante en Tiempo (PET),
1		1									a) a aquél desde el cual no se necesita el mismo tiempo para alcanzar cualquiera de los dos aeródromos.
2		2									b) a aquél desde el cual se necesita el mismo tiempo para alcanzar cualquiera aeródromo.
3	*	3									c) a aquél desde el cual se necesita el mismo tiempo para alcanzar cualquiera de los dos aeródromos.
429	S	1									Señale la opcion correcta de la siguientes afirmaciones sobre procedimiento publicado para la IAC numero 1 de SAZM:



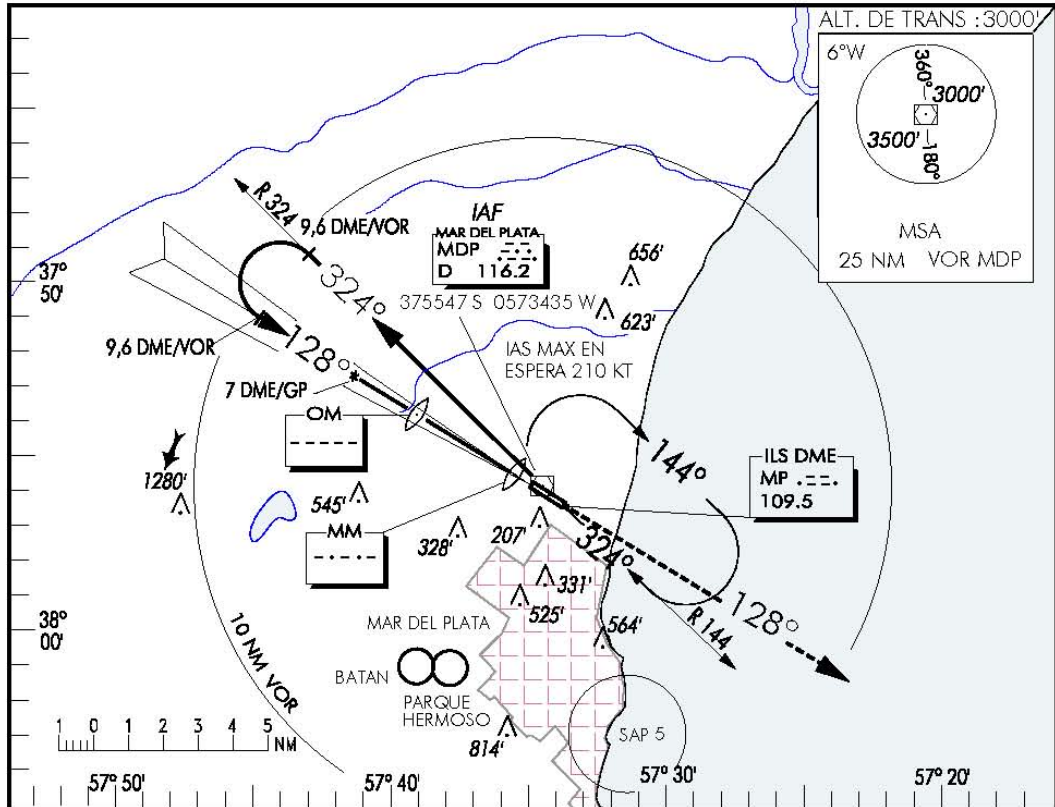
TMA (RADAR)	124.40
AUXILIAR	120.50
APP/TWR	118.75
AUXILIAR	118.20
RODAJE	121.70
EMERGENCIA	121.50

MAR DEL PLATA

MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)
 BUENOS AIRES
 IAC N°1 VOR - ILS DME PISTA 13

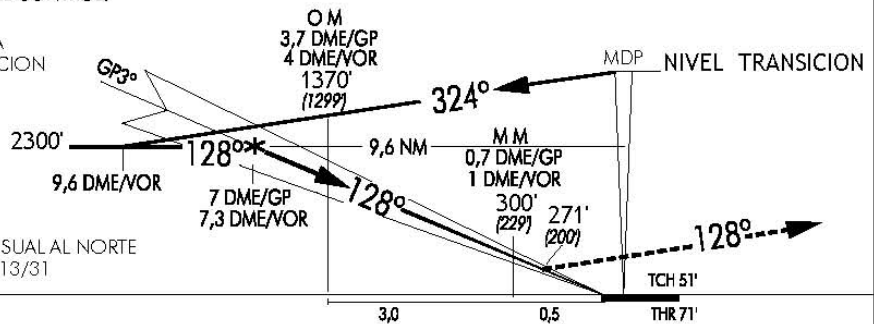
DICIEMBRE 2011

ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA "DA" MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.

ESPERA MAS BAJA NIVEL DE TRANSICION



CIRCULACION VISUAL AL NORTE DEL EJE DE PISTA 13/31

Cambios: Circulación Visual CAT 'C' y 'D'.

		DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
CAT		ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	M D A	MDH	V I S
		DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
		VIS ALS	VIS SIN ALS	VIS ALS	VIS SIN ALS				
A						A			2000 M
B						B	560'	489'	2800 M
C	900 M		1200 M			C			3700 M
D				2000 M	2400 M	D	860'	789'	4600 M
GS KT		90	100	110	120	130	140	150	
OM - MM 3,0 NM		2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12	
FPM		480	530	600	630	700	740	790	

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA





1		1							
a) Finalizada la espera, alejamiento por el R144 hasta la milla 9,6 DME VOR MDP, viraje por Derecha para curso °128 hasta interceptar el LOC en la Milla 7 DME/VOR y continuar el descenso hasta los mínimos									
2	*	2							
b) Finalizada la espera, alejamiento por el R324 hasta la milla 9,6 DME VOR MDP, viraje por izquierda para curso °128 hasta interceptar el LOC en la Milla 7 DME/GP y continuar el descenso hasta los mínimos.									
3		3							
c) Finalizada la espera, alejamiento por el R324 hasta la milla 9,6 DME VOR MDP, viraje por izquierda para curso °144 hasta interceptar el LOC en la Milla 7 DME/GP y continuar el descenso hasta los mínimos									
430	S	1							
Si el viento fuera nulo, la velocidad del avión con respecto al suelo (velocidad absoluta) ó Ground Speed (GS) sería la misma que respecto al aire.									
1	*	1							
a) Verdadero.									
2		2							
b) Falso.									
431	S	1							
Si en Navegación Aérea nos referimos al término "Longitud", ¿a cuáles de los siguientes puntos se está haciendo referencia?									
1	*	1							
a) Arco más corto del Ecuador comprendido entre el Meridiano de Greenwich y el del lugar.									
2		2							
b) 55° 23' 45" S.									
3		3							
c) La distancia entre dos meridianos cualesquiera permanece constante a 60 NM para un cambio de longitud de 1°.									
432	S	1							
Si un determinado factor ha demostrado ser capaz de producir un accidente, mientras no se elimine o modifique dicho factor, el ACCIDENTE tendera a repetirse.									
1	*								
a) Verdadero.									
2		1							
b) Falso.									
433	S	1							
Si un piloto está efectuando una aproximación ILS a la pista 13 del Aeropuerto de Mar del Plata y en su CDI / HSI aparece la bandera de mal funcionamiento del CDI / LLZ ¿qué acción debe tomar?									
1		1							
a) Informar al control, solicitar la revisión del equipo y continuar con la aproximación.									
2		2							
b) Informar al control y continuar la aproximación sin descender por debajo de la MDA.									
3	*	3							
c) Informar al control e iniciar el procedimiento de aproximación frustrada.									
434	S	1							
STA- Los Servicios de control de Area y Aproximación, se establecen fundamentalmente por la existencia del tránsito:									
1		1							
A) VFR									
2	*	2							
B) VFR e IFR indistintamente									
3		3							
C) IFR									
435	S	1							
STA-29) En un vuelo no controlado de que forma se obtiene separación:									
1	*	1							
a) Manteniendo vigilancia visual									
2		2							
b) Manteniendo el nivel asignado en el permiso de tránsito									
3		3							
c) Manteniendo la tabla de niveles reglamentaria									
436	S	1							
Un aumento brusco del ángulo de ataque:									
1	*	1							
a) Puede llegar a producir una entrada en pérdida aún en caso de estar volando por encima de la velocidad de pérdida.									
2		2							
b) No puede llegar a producir una entrada en pérdida en ningún caso si se está volando por encima de la velocidad de pérdida.									
3		3							
c) Si se está volando por encima de la velocidad de pérdida, reduce tanto la velocidad que en un momento el avión entra en pérdida.									





437	S	1						
-----	---	---	--	--	--	--	--	--

Una vez que se ha establecido que el rumbo magnético (MH) entre dos puntos es 057° , ¿cuál será el rumbo compás si nuestra brújula tiene un desvío de $2^\circ E$?

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

a) 059° .

2	*	2		
---	---	---	--	--

b) 055° .

3		3		
---	--	---	--	--

c) 045° .

438	S	1						
-----	---	---	--	--	--	--	--	--

Uno de los elementos más importantes para frenar la cadena de errores es:

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

a) El buen funcionamiento del sistema.

2		2		
---	--	---	--	--

b) La acertada decisión.

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

c) La comunicación.

439	S	1						
-----	---	---	--	--	--	--	--	--

Usted debe realizar un vuelo entre el punto A y el Punto B, por lo tanto sitúa los mismos en una carta visual, traza su ruta sobre la misma y determina el rumbo geográfico 295° ($TH = 295^\circ$). Si la declinación publicada en la carta es $15^\circ W$ ¿cuál será el rumbo magnético ó MH?

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

a) 280° .

2		2		
---	--	---	--	--

b) 295° .

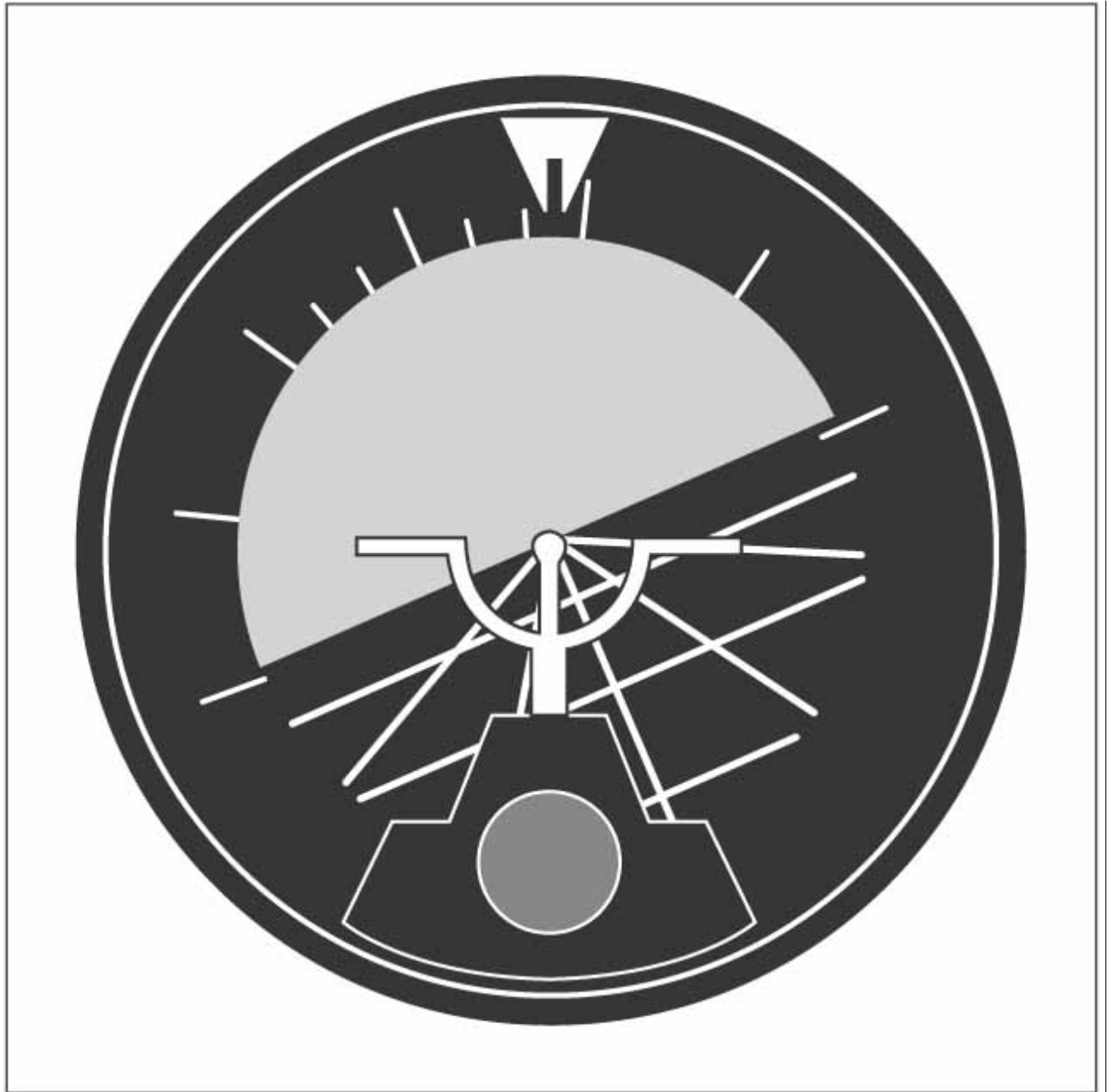
3	*	3		
---	---	---	--	--

c) 310° .

440	S	1						
-----	---	---	--	--	--	--	--	--

Vxinstrum: El Horizonte artificial indica:





1		1			
a) Viraje por derecha de 25°					
2		2			
b) Viraje por derecha de 20°					
3	*	3			
c) Viraje nivelado en altura con 25° de inclinación por derecha					

441	S	1		1					
2.14.2 De los Organismos que actuarán en carácter de Autoridades competentes en sus respectivas áreas de responsabilidad surgen de.									
1			1						
a) La Administración Nacional de Transporte									
2			2						
b) La Administración aeroportuaria									
3	*		3						
c) La administración Nacional De Aviacion Civil.									

442	S	1							
-----	---	---	--	--	--	--	--	--	--





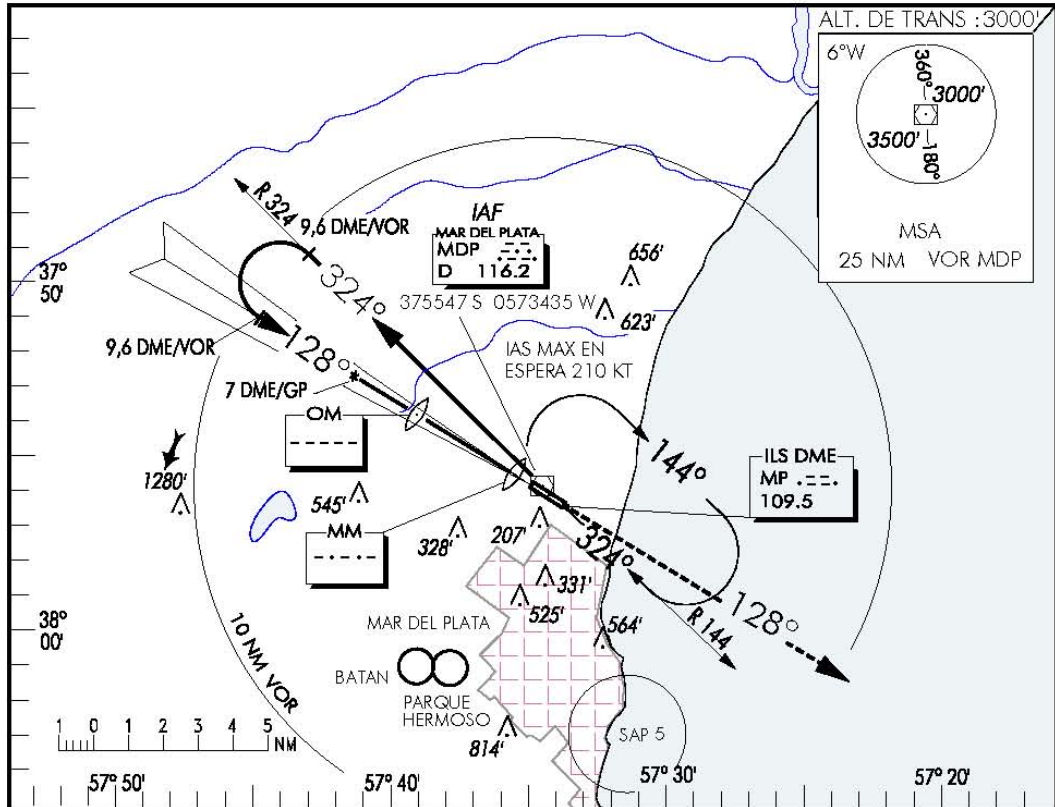
TMA (RADAR)	124.40
AUXILIAR	120.50
APP/TWR	118.75
AUXILIAR	118.20
RODAJE	121.70
EMERGENCIA	121.50

MAR DEL PLATA

MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA (SAZM)
 BUENOS AIRES
 IAC N°1 VOR - ILS DME PISTA 13

DICIEMBRE 2011

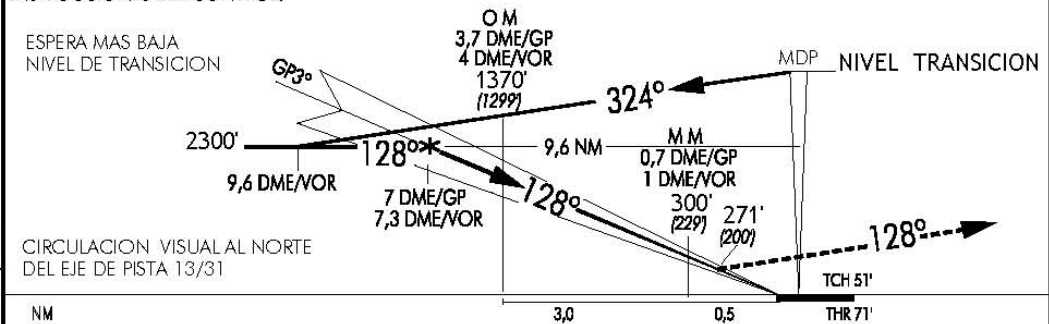
ELEVACION : 71 FT



APROXIMACION FRUSTRADA: ALCANZADA LA "DA" MANTENER RUMBO 128°, EN ASCENSO PARA 3000 FT Y SEGUIR INSTRUCCIONES DEL CONTROL.

ESPERA MAS BAJA NIVEL DE TRANSICION

CIRCULACION VISUAL AL NORTE DEL EJE DE PISTA 13/31



Cambios: Circulación Visual CAT 'C' y 'D'.

		DIRECTA PISTA 13				CIRCULACION VISUAL			
CAT		ILS COMPLETO		SIN GP		CAT	M D A	MDH	V I S
		DA 271'	DH 200'	MDA 460'	MDH 389'				
		VIS ALS	VIS SIN ALS	VIS ALS	VIS SIN ALS				
A						A	560'	489'	2000 M
B	900 M		1200 M	1600 M	2000 M	B			2800 M
C						C			3700 M
D				2000 M	2400 M	D	860'	789'	4600 M
GS KT		90	100	110	120	130	140	150	
OM - MM 3,0 NM		2:00	1:48	1:38	1:30	1:23	1:17	1:12	
FPM		480	530	600	630	700	740	790	

DIRECCION DE INFORMACION AERONAUTICA





443	S	1							
204.- ¿Cuál es el propósito de los flaps de borde de ataque (leading –edge flaps)?									
1	*	1							
a) Incrementar la cuerda del ala.									
2		2							
b) Reducir la sustentación sin aumentar la velocidad.									
3		3							
c) Dirigir el flujo de aire hacia el extradós del ala a grandes ángulos de ataque.									
444	S	1							
205.- ¿Cuál es el propósito de los slats de borde de ataque (leading –edge slats) en alas de gran performance?									
1	*	1							
a) Incrementar la sustentación a velocidades relativamente lentas.									
2		2							
b) Mejorar el control de alerón durante bajos ángulos de ataque.									
3		3							
c) Dirigir el aire del área de baja presión al extradós del ala.									
445	S	1							
228.- El factor de carga es la sustentación generada por las alas de una aeronave en un tiempo determinado:									
1	*	1							
a) dividida por el peso total de la aeronave.									
2		2							
b) multiplicada por el peso total de la aeronave.									
3		3							
c) dividida por el peso básico vacío de la aeronave.									
446	S	1							
229.- Al recuperarse rápido de un descenso en picada, los efectos del factor de carga harán que la velocidad de pérdida:									
1	*	1							
a) se incremente.									
2		2							
b) disminuya.									
3		3							
c) no varíe.									
447	S	1							
231.- Al mantener un ángulo de banqueo y altitud constantes en un viraje coordinado, un incremento en la velocidad:									
1		1							
a) reducirá el régimen de viraje ocasionando un factor de carga menor.									
2	*	2							
b) reducirá el régimen de viraje sin ocasionar variación alguna en el factor de carga.									
3		3							
c) incrementará el régimen de viraje sin ocasionar variación alguna en el factor de carga.									
448	S	1							
239.- Se define la VNE como aquella velocidad en la que:									
1		1							
a) la aeronave entra en zarandeo (buffeting).									
2		2							
b) no debe extenderse el tren de aterrizaje.									
3	*	3							
c) no debe excederse.									
449	S	1							
252.- ¿En qué punto de la pista se debe planificar el ascenso para evitar los posibles efectos de una estela turbulenta proveniente de una aeronave grande a reacción que acaba de aterrizar antes que usted despegue?									
1	*	1							
a) Pasando el punto donde la aeronave a reacción hizo contacto en la pista.									
2		2							
b) En el punto donde la aeronave a reacción hizo el impacto de aterrizaje o justo antes de dicho punto.									
3		3							
c) Aproximadamente 500 pies antes del punto donde el avión a reacción hizo el impacto de aterrizaje.									
450	S	1							
El instructor de vuelo debe instruir al alumno sobre la toma de decisiones aeronauticas cuando:									
1		1							
a) El alumno realice su primer vuelo solo									
2		2							
b) En el momento que pueda controlar y efectuar las maniobras basicas de vuelo.									
3	*	3							

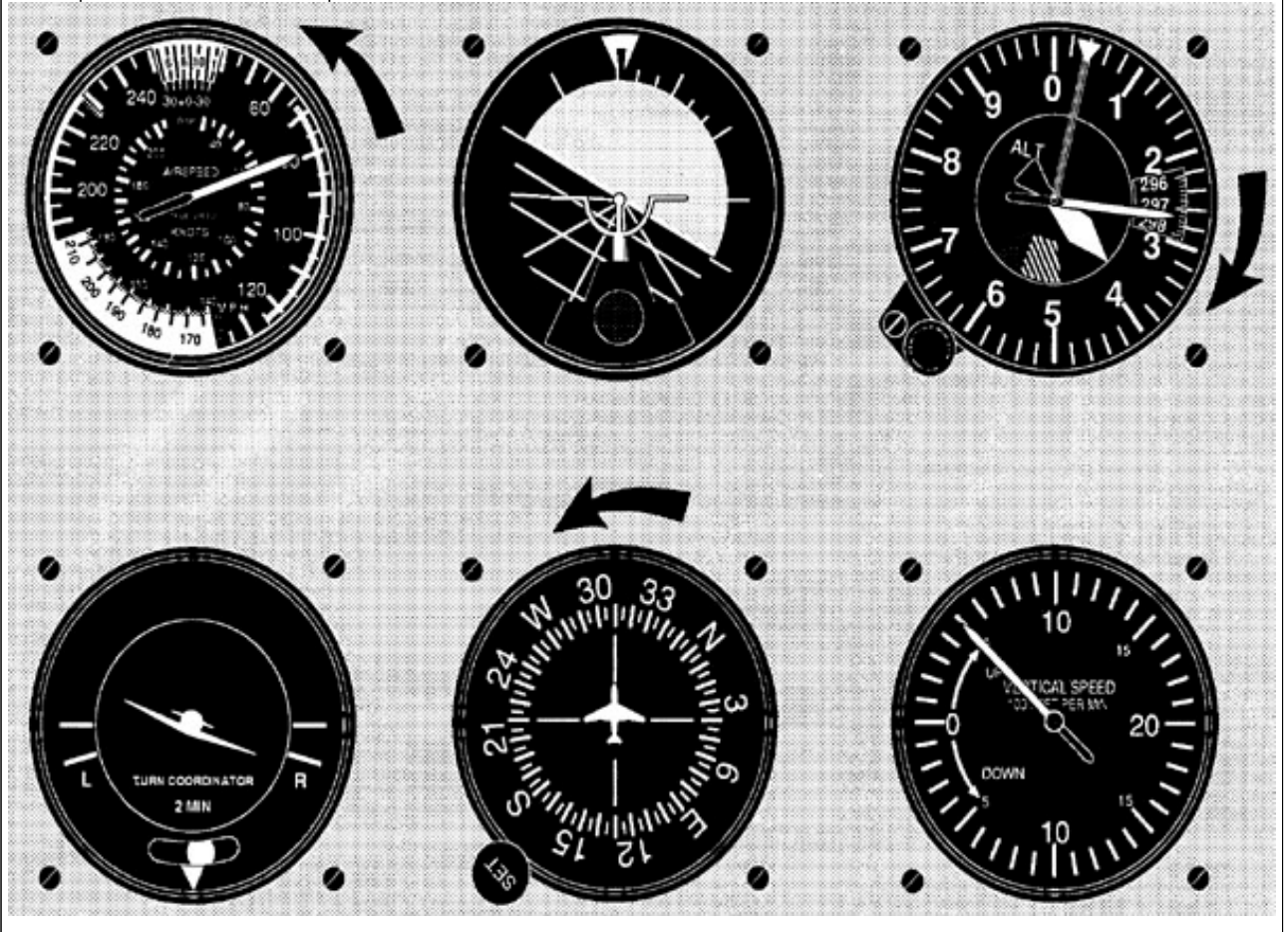




c) Desde un comienzo y como parte de la instrucción teórico practica con el objeto de formar y modelar la capacidad de tomar decisiones en el campo al alumno piloto.

451 S 1

PCVI El panel de instrumentos indica que:



1	*	1		
a) Un descenso en la velocidad producto de un ascenso en viraje de 30° por Izquierda.				
2		2		
b) Un aumento en la velocidad producto de un ascenso en viraje de 30° por derecha.				
3		3		
c) Un descenso en la velocidad producto de un ascenso en viraje de 30° por izquierda.				

