



**Examen Teórico para Obtener o Renovar Licencia de
Piloto Privado Planeador**

(Última actualización: Febrero 2019)

Materia : AERODINAMICA P. PLANEADOR
Cantidad de Preguntas : 45

1.- AL DUPLICAR LA VELOCIDAD, LA RESISTENCIA TOTAL:

- A - SE MANTIENE CONSTANTE.
- B - SE CUADRIPLICA.
- C - SE DUPLICA.
- D - SE TRIPLICA.

2.- ¿CUÁLES DE LOS SIGUIENTES FACTORES CONTRIBUYE A QUE SU CARRERA DE ATERRIZAJE SEA MÁS CORTA?

- A - VELOCIDAD DE APROXIMACIÓN, PESO, VIENTO DE COLA Y USO DE FRENO AERODINÁMICO.
- B - VELOCIDAD DE ATERRIZAJE, PESO, VIENTO EN CONTRA, ELEVACIÓN Y TIPO DE PISTA.
- C - EL PESO, VIENTO, ELEVACIÓN DE LA PISTA Y VELOCIDAD DE PÉRDIDA.
- D - LA ELEVACIÓN Y TIPO DE PISTA, PESO Y VELOCIDAD DE ATERRIZAJE.

3.- CUÁNDO EL ÁNGULO DE ATAQUE SOBREPASA SU VALOR MÁXIMO:

- A - EL PLANEADOR PIERDE ALTITUD PRODUCTO DEL STALL AERODINÁMICO.
- B - SE DESPRENDE LA CAPA LÍMITE.
- C - DICHA VELOCIDAD SE CONOCE COMO VELOCIDAD DE PÉRDIDA.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

4.- CUANDO UN PILOTO REALIZA UN VIRAJE, DEBE UTILIZAR LAS SIGUIENTES SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL:

- A - TIMÓN DE PROFUNDIDAD, COMPENSADOR DE ALERÓN Y PEDALES.
- B - TIMÓN DE PROFUNDIDAD, COMPENSADOR DE TIMÓN DE DIRECCIÓN Y ALERONES.
- C - ALERONES, TIMÓN DE DIRECCIÓN Y TIMÓN DE PROFUNDIDAD.
- D - ALERONES Y TIMÓN DE PROFUNDIDAD.

5.- CUANDO UN PLANEADOR ENTRA EN PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN LOS SÍNTOMAS QUE APRECIARÁ EL OPERADOR SERÁ:

- A - VIBRACIONES EN LA AERONAVE.
- B - PÉRDIDA DE EFECTIVIDAD DE LOS CONTROLES DE VUELO.
- C - CAÍDA DE LA NARIZ O EL ALA DEL PLANEADOR.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

6.- CUANDO UN PLANEADOR ENTRA EN STALL, EL ALA PIERDE SU SUSTENTACIÓN PRIMERO:

- A - EN LA SECCIÓN DE LA RÁIZ DEL ALA.
- B - EN LA SECCIÓN DEL EXTREMO DEL ALA.
- C - UNIFORMEMENTE EN ALA COMPLETA.
- D - NINGUNA DE LAS ANTERIORES.

7.- CUÁNTO MAYOR SEA EL ÁNGULO DE ATAQUE, LA FUERZA AERODINÁMICA SERÁ:

- A - MAYOR.
- B - MENOR.
- C - NO TIENE RELACIÓN AL ÁNGULO DE ATAQUE CON LA FUERZA AERODINÁMICA.
- D - ES IGUAL.

8.- DURANTE EL DESPEGUE, A MEDIDA QUE LA VELOCIDAD AUMENTA:

- A - LA RESISTENCIA AL AVANCE DISMINUYE.
- B - LA FRICCIÓN DE LA PISTA DISMINUYE A MEDIDA QUE LA SUSTENTACIÓN SOBRE EL ALA DEL PLANEADOR AUMENTA.
- C - LA FUERZA NETA QUE PRODUCE LA ACELERACIÓN AUMENTA.
- D - LA INERCIA AUMENTA.

9.- DURANTE UN PLANEEO (1:30) DEBO ENTENDER QUE:

- A - POR CADA 1 METRO DE DESCENSO AVANZARÁ 30 METROS.
- B - POR CADA 1000' DE DESCENSO AVANZARÁ 30.000 METROS.
- C - POR CADA 1' DE DESCENSO AVANZARÁ 30 METROS.
- D - POR CADA 30 PIES DESCENSO AVANZARÁ 1 KILÓMETRO.

10.- EL AIRE ES CONSIDERADO UN FLUIDO:

- A - INCOMPRESIBLE.
- B - COMPRESIBLE.
- C - COMPRIMIDO.
- D - INTANGIBLE.

11.- EL ÁNGULO DE ATAQUE ES:

- A - EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA LÍNEA DE CUERDA Y EL EJE LONGITUDINAL.
- B - EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA LÍNEA DE CUERDA Y LA DIRECCIÓN DE LA CORRIENTE LIBRE DE AIRE (VIENTO RELATIVO).
- C - EL ÁNGULO AL CUAL EL PLANEADOR ASCIENDE MÁS RÁPIDO.
- D - EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA LÍNEA DE CURVATURA MEDIA Y EL VIENTO RELATIVO.

12.- EL BORDE DE ATAQUE ES:

- A - LA PARTE TRASERA DEL ALA.
- B - LA PARTE DELANTERA DEL ALA.
- C - LOS PLANEADORES NO TIENEN BORDE DE ATAQUE.
- D - LA PARTE DELANTERA DE LA NARIZ DEL PLANEADOR.

13.- EL COEFICIENTE DE SUSTENTACIÓN (CL) ADIMENCIONAL; PARA UN AVIÓN DADO Y CONFIGURACIÓN FIJA, DEPENDE SOLAMENTE DEL ANGULO DE ATAQUE.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

14.- EL FACTOR DE CARGA SE DEFINE:

- A - EL CUOCIENTE ENTRE EL PESO Y LA SUSTENTACIÓN.
- B - EL CUOCIENTE ENTRE LA TRACCIÓN Y EL PESO.
- C - EL CUOCIENTE ENTRE LA SUSTENTACIÓN Y EL PESO.
- D - EL CUOCIENTE ENTRE LA FUERZA AERODINÁMICA Y EL PESO.

15.- EL PERFIL ENTRA EN PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN A UN CIERTO:

- A - VELOCIDAD.
- B - ÁNGULO DE ASCENSO.
- C - ÁNGULO DE ATAQUE.
- D - ÁNGULO DE ATAQUE INDUCIDO.

16.- EL SISTEMA DE CATEGORÍAS ES LA CLASIFICACIÓN DE LOS PLANEADORES SEGÚN SU RESISTENCIA ESTRUCTURAL Y USO OPERACIONAL. EL FACTOR DE CARGA LÍMITE PARA UN PLANEADOR DE CATEGORÍA UTILITARIO ES:

- A - 3.8.
- B - 4.0.
- C - 4.4.
- D - 6.0.

17.- EL STALL DEPENDE DE:

- A – FACTOR DE CARGA.
- B – ÁNGULO DE ATAQUE.
- C – VELOCIDAD AÉREA INDICADA.
- D – EL STALL ES INDEPENDIENTE DEL FACTOR DE CARGA.

18.- EN QUE AFECTA QUE SU PLANEADOR TENGA EL CENTRO DE GRAVEDAD DESPLAZADO HACIA ATRÁS.

- A – MENOR EFECTIVIDAD DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD.
- B – DEBERÁ VOLAR A MAYOR VELOCIDAD.
- C – EVENTUALMENTE NO PODRÁ SALIR DE UN STALL.
- D – TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

19.- EN VUELO RECTO Y PLANEADO SIN ACELERACIÓN, ¿QUÉ FUERZAS ESTÁN EN EQUILIBRIO?

A - $L = W$.

B - $T = R$.

C - $L = R$ Y $T = W$.

D - $L = W$ Y $T = R$.

20.- INDIQUE QUÉ FUERZA CONTRARRESTA EL PESO DURANTE LA FASE DE REMOLQUE.

A - LA SUSTENTACIÓN PRODUCIDA POR EL PLANEADOR.

B - EL REMOLCADOR.

C - LAS CORRIENTES ASCENDENTES.

D - LA SUSTENTACIÓN PRODUCIDA POR LAS ALAS DEL REMOLCADOR.

21.- LA ALTITUD QUE CORRESPONDERÍA EN LA I.S.A., A UNA DETERMINADA DENSIDAD DE AIRE ES CONOCIDA COMO:

A - ALTITUD DE PRESIÓN.

B - ALTITUD VERDADERA.

C - ALTITUD ABSOLUTA.

D - ALTITUD DE DENSIDAD.

22.- LA DISTANCIA QUE EXISTE ENTRE LA SUPERFICIE DEL PERFIL (VELOCIDAD CERO) Y EL PUNTO DONDE LA VELOCIDAD ES LA DE LA CORRIENTE LIBRE, SE DENOMINA CAPA TURBULENTO.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

23.- LA FÓRMULA DE LA SUSTENTACIÓN ES:

A - $L = C_D \times Q \times S$.

B - $L = C_L \times Q \times S$.

C - $L = C_D \times P \times S$.

D - $L = C_L \times Q \times V^2$.

24.- LA LÍNEA IMAGINARIA QUE VA DESDE LA NARIZ HACIA LA COLA DEL PLANEADOR SE DENOMINA:

- A - EJE LATERAL.
- B - EJE LONGITUDINAL.
- C - EJE VERTICAL.
- D - EJE TRANSVERSAL.

25.- LA RESISTENCIA ACTÚA:

- A - EN FORMA PARALELA AL VIENTO RELATIVO Y EN LA MISMA DIRECCIÓN.
- B - EN FORMA PARALELA AL VIENTO RELATIVO CON DIRECCIÓN OPUESTA.
- C - EN FORMA PERPENDICULAR AL VIENTO RELATIVO CON DIRECCIÓN OPUESTA.
- D - EN FORMA PERPENDICULAR AL VIENTO RELATIVO Y EN LA MISMA DIRECCIÓN.

26.- LA RESISTENCIA INDUCIDA TIENE RELACIÓN DIRECTA CON:

- A - LA VELOCIDAD.
- B - LA SUSTENTACIÓN.
- C - EL ÁNGULO DE ATAQUE.
- D - LA FRICCIÓN.

27.- LA RESISTENCIA PARÁSITA ES TODO TIPO DE RESISTENCIA QUE TIENE RELACIÓN CON LA PRODUCCIÓN DE SUSTENTACIÓN.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

28.- LA RESISTENCIA PARÁSITA SE DIVIDE EN:

- A - FORMA, INDUCIDA Y FRICCIÓN.
- B - FORMA, INTERFERENCIA E INDUCIDA.
- C - INTERFERENCIA, FRICCIÓN E INERCIA.
- D - FRICCIÓN, FORMA E INTERFERENCIA

29.- LA RESISTENCIA TOTAL MÍNIMA, OCURRE A LA VELOCIDAD A LA CUAL:

- A - LA RESISTENCIA INDUCIDA ES EL DOBLE DE LA RESISTENCIA PARÁSITA.
- B - LA RESISTENCIA INDUCIDA ES LA MITAD DE LA RESISTENCIA PARÁSITA.
- C - LA RESISTENCIA INDUCIDA ES IGUAL A LA RESISTENCIA PARÁSITA.
- D - LA RESISTENCIA PARÁSITA EN MAYOR QUE LA RESISTENCIA INDUCIDA.

30.- LAS FUERZAS PRINCIPALES QUE ACTÚAN EN UN PLANEADOR SON:

- A - SUSTENTACIÓN, PESO, VELOCIDAD Y RESISTENCIA.
- B - SUSTENTACIÓN, PESO, Y RESISTENCIA.
- C - VELOCIDAD, PESO, TRACCIÓN Y RESISTENCIA.
- D - VELOCIDAD, PESO, SUSTENTACIÓN Y RESISTENCIA.

31.- LA SUSTENTACIÓN ES:

- A - LA COMPONENTE DE LA FUERZA DIRIGIDA HACIA ARRIBA PERPENDICULAR A LA CORRIENTE DE AIRE LIBRE (VIENTO RELATIVO).
- B - LA FUERZA QUE CONTRARRESTA LA RESISTENCIA AERODINÁMICA.
- C - LA FUERZA QUE GENERA EL MOTOR.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

32.- LA SUSTENTACIÓN ES LA COMPONENTE _____ A LA CORRIENTE LIBRE DE AIRE

- A – EN LA MISA DIRECCIÓN.
- B – EN DIRECCIÓN CONTRARIA.
- C - HORIZONTAL.
- D - PERPENDICULAR.

33.- LA UBICACIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD (CG) CON RESPECTO AL CENTRO DE PRESIÓN (CP), DETERMINA EN GRAN PARTE LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL DEL PLANEADOR.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

34.- LA VELOCIDAD DE MANIOBRA DE UN PLANEADOR ES:

A - ES LA VELOCIDAD MÁXIMA A LA CUAL SE PUEDE DEFLECTAR EL MÁXIMO DE LAS SUPERFICIES MÓVILES DE CONTROL SIN CAUSAR DAÑO A LA AERONAVE

B - MULTIPLICANDO LA VELOCIDAD DE STALL NORMAL (SIN ACELERACIÓN) POR LA MITAD DEL FACTOR DE CARGA LÍMITE.

C - MULTIPLICANDO LA VELOCIDAD DE STALL NORMAL (CON ACELERACIÓN) POR LA MITAD DEL FACTOR DE CARGA LÍMITE.

D - MULTIPLICANDO LA VELOCIDAD DE STALL NORMAL (CON ACELERACIÓN) POR LA RAÍZ CUADRADA DEL FACTOR DE CARGA LÍMITE.

35.- LA VELOCIDAD QUE SE LEE EN EL ANEMÓMETRO, TAL COMO ESTÁ INSTALADO EN EL PLANEADOR, SIN LA CORRECCIÓN DE LOS ERRORES DEL SISTEMA INDICADOR, CORRESPONDE A:

A - LA VELOCIDAD AÉREA CALIBRADA.

B - LA VELOCIDAD AÉREA EQUIVALENTE.

C - LA VELOCIDAD AÉREA INDICADA.

D - LA VELOCIDAD AÉREA VERDADERA.

36.- LOS ALERONES DE PLANEADOR MUEVEN A LA AERONAVE EN EL:

A - EJE LONGITUDINAL.

B - EJE LATERAL.

C - EJE VERTICAL.

D - EJE TRANSVERSAL.

37.- LOS FACTORES QUE AFECTAN A LA SUSTENTACIÓN Y LA RESISTENCIA EN UN PLANEADOR SON:

A - TEMPERATURA DEL AIRE, DENSIDAD, ÁNGULO DE ATAQUE Y PESO DEL PLANEADOR.

B - SUPERFICIE ALAR, VELOCIDAD DEL AIRE, TEMPERATURA, DENSIDAD DEL AIRE.

C - ÁNGULO DE ATAQUE, VELOCIDAD DEL AIRE, SUPERFICIE ALAR, LA FORMA DEL PERFIL AERODINÁMICO Y DENSIDAD DEL AIRE.

D - ÁNGULO DE ATAQUE, VELOCIDAD DE PÉRDIDA, SUPERFICIE ALAR, DENSIDAD DEL AIRE Y POTENCIA DEL MOTOR Y PESO DEL PLANEADOR.

38.- LOS FLAPS SON DISPOSITIVOS HIPERSUSTENTADORES, QUE SE UTILIZAN EN ALGUNOS PLANEADORES PARA:

A - DISMINUIR LA VELOCIDAD DE APROXIMACIÓN EN FINAL Y POR ENDE LA CARRERA DE ATERRIZAJE.

B - DISMINUIR LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA Y DE DESPEGUE.

C - AUMENTAR LA RESISTENCIA AL AVANCE, POR LO TANTO, SÓLO SE UTILIZAN EN VUELO A BAJA VELOCIDAD.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

39.- ¿QUÉ ACCIÓN DEBE EJECUTAR UN PILOTO DE PLANEADOR PARA RECUPERAR LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN?

A - DISMINUIR EL ÁNGULO DE ATAQUE.

B - DISMINUIR LA POTENCIA.

C - AUMENTAR LA RESISTENCIA.

D - AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE.

40.- ¿QUÉ TIPO DE SUPERFICIE DE PISTA OFRECE LA MAYOR RESISTENCIA EN EL DESPEGUE?

A - CONCRETO.

B - PASTO CORTO.

C - TIERRA BLANDA.

D - HIELO.

41.- SE COMPRENDE POR FLUIDO:

A - ES AQUELLA MATERIA CAPAZ DE FLUIR, ABARCANDO LOS CONCEPTOS DE LÍQUIDO Y GAS.

B - EL AIRE SE CONSIDERA UN FLUIDO EN BASE A SUS CARACTERÍSTICAS DE DENSIDAD, PRESIÓN Y TEMPERATURA.

C - DENTRO DE LOS FLUIDOS HAY ALGUNOS DONDE SU DENSIDAD PUEDE VARIAR MUCHO Y OTROS EN LOS QUE PERMANECE PRÁCTICAMENTE CONSTANTE, LOS PRIMEROS SON MUY COMPRESIBLES Y LOS SEGUNDOS INCOMPRESIBLES.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

42.- SI UN PLANEADOR QUE PESA 500 KILOGRAMOS TIENE UN FACTOR DE CARGA MÁXIMO DE +3 G, SIGNIFICA QUE SU ESTRUCTURA PUEDE SOPORTAR UNA FUERZA DE:

- A - 500 KGS.
- B - 1.000 KGS.
- C - 1.500 KGS.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

43.- SI USTED APLICA FRENOS AERODINÁMICOS OCURRIRÁ LO SIGUIENTE:

- A - AUMENTARÁ LA RAZÓN DE DESCENSO.
- B - SI NO BAJA LA NARIZ EL PLANEADOR DISMINUIRÁ SU VELOCIDAD.
- C - EN VIRAJE AUMENTARÁ SU VELOCIDAD DE STALL O PÉRDIDA.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

44.- SI USTED DESPEGA CON EL CENTRO DE GRAVEDAD DESPLAZANDO HACIA ADELANTE NOTARÁ LO SIGUIENTE EN SU PLANEADOR:

- A - TENDENCIA DE MANTENER LA NARIZ ABAJO DURANTE LA CARRERA DE DESPEGUE.
- B - MANTENER UNA MAYOR PRESIÓN DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD HACIA ATRÁS.
- C - DISMINUYE LA EFECTIVIDAD DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD HACIA ATRÁS.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

45.- UN PLANEADOR QUE DESPEGA CON UN PESO SUPERIOR PARA EL CUAL FUE DISEÑADO, SIGNIFICARÁ:

- A - MAYOR CARRERA DE DESPEGUE, MENOR RAZÓN DE ASCENSO Y MAYOR CARRERA DE ATERRIZAJE.
- B - MAYOR VELOCIDAD DE PÉRDIDA Y MAYOR VELOCIDAD EN FINAL.
- C - MENOR TOLERANCIA AL FACTOR DE CARGA ALAR MÁXIMO Y MENOR AUTONOMÍA DE VUELO.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

Materia : FISILOGIA P. PLANEADOR
Cantidad de Preguntas : 41

1.- CAUSAS MÁS FRECUENTES DE HIPOXIA HIPÉMICA SON:

- A - INTOXICACIÓN POR MONÓXIDO DE CARBONO.
- B - PÉRDIDA DE SANGRE (HEMORRAGIA, DONACIÓN DE SANGRE).
- C - TABAQUISMO.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

2.- ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES EFECTOS MECÁNICOS DE LA VARIACIÓN DE VOLUMEN DE LOS GASES ATRAPADOS ES MÁS COMÚN EN LOS PILOTOS?:

- A - BAROSINUSITIS.
- B - BAROTITIS MEDIA.
- C - SOBRE DISTENSIÓN PULMONAR.
- D - EXPANSIÓN DE GASES GASTRO-INTESTINALES ATRAPADOS.

3.- ¿CUÁL(ES) DE LA(S) SIGUIENTE(S) ALTERNATIVA(S) DESCRIBE DE MEJOR FORMA LOS EFECTOS MECÁNICOS DE LA VARIACIÓN DE VOLUMEN DE LOS GASES ATRAPADOS?

- A - EXPANSIÓN DE GASES GASTROINTESTINALES, BAROTITIS MEDIA.
- B - BAROSINUSITIS, BARODONTALGIA.
- C - DISTENSIÓN PULMONAR.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

4.- ¿CUÁNDO ES CONSIDERADO EL TUC?

- A - HASTA LA PÉRDIDA DE LA RAZÓN.
- B - HASTA LA PÉRDIDA DE LA ORIENTACIÓN.
- C - HASTA LA PÉRDIDA TOTAL DE CONCIENCIA.
- D - HASTA LA PÉRDIDA PARCIAL DE CONCIENCIA.

5.- EL PILOTO DE PLANEADOR QUE SUFRE DE ESTRÉS, DEPRESIÓN O SE ENCUENTRA BAJO TRATAMIENTO MÉDICO, DEBERÍA SUSPENDER SUS ACTIVIDADES DE VUELO Y CONSULTAR A UN PROFESIONAL MÉDICO ANTES DE CONTINUAR CON SUS VUELOS DEBIDO A QUE ESTAS CONDICIONES DETALLADAS ANTERIORMENTE, PODRÍAN DISMINUIR SUS CAPACIDADES DE PILOTAJE.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

6.- EL SIGNIFICADO FISIOLÓGICO DE LA LEY DE CHARLES ES QUE “UN CILINDRO DE OXÍGENO (VOLUMEN CONSTANTE) AL SER ENFRIADO EN FORMA IMPORTANTE HARÁ QUE LA PRESIÓN DEL OXÍGENO EN SU INTERIOR AUMENTE.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

7.- EL TUC A 18.000 PIES PARA UN INDIVIDUO SANO Y EN REPOSO ES DE:

A - 20 A 30 MINUTOS.

B - 10 A 20 MINUTOS.

C - 15 A 20 MINUTOS.

8.- EL TUC (TIEMPO ÚTIL DE CONCIENCIA) ES EL INTERVALO ENTRE LA INTERRUPCIÓN DEL APORTE DE OXÍGENO O EXPOSICIÓN A UN AMBIENTE POBRE EN OXÍGENO, HASTA EL MOMENTO EN QUE EL PILOTO PIERDE LA CAPACIDAD DE TOMAR ACCIONES PROTECTORAS O CORRECTIVAS.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

9.- EN RELACIÓN A UNA DESORIENTACIÓN ESPACIAL QUE SUFRE UN PILOTO EN VUELO SE PUEDE SEÑALAR QUE:

A - ES LA INCAPACIDAD DE UN PILOTO DE ORIENTARSE CON RESPECTO A SU ENTORNO Y MEDIO AMBIENTE.

B - EL EQUILIBRIO, BALANCE POSTURAL Y ORIENTACIÓN SE ENCUENTRAN REGULADOS POR LOS LLAMADOS ÓRGANOS DEL EQUILIBRIO LOS CUALES SON: EL SISTEMA VISUAL, VESTIBULAR Y EL SOMATOSENSORIAL (PROPIOCEPTIVO), ESTOS ENTREGAN UNA SENSACIÓN FALSA DE ORIENTACIÓN DURANTE LA DESORIENTACIÓN ESPACIAL

C - AFECTA TANTO A LOS PILOTOS CON POCA EXPERIENCIA COMO A LOS EXPERIMENTADOS DE IGUAL FORMA.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

10.- HIPOXIA HIPÓXICA ES UN TIPO DE HIPOXIA QUE AFECTA LA FASE VENTILATORIA DE LA RESPIRACIÓN Y SE PRESENTA CUANDO EXISTE UNA DEFICIENCIA EN LA CANTIDAD DE OXÍGENO ENTREGADA A LOS CAPILARES PULMONARES.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

11.- LA ATMÓSFERA INTERIOR SE SUBDIVIDE EN:

A - TROPOPAUSA, ESTRATOPAUSA Y ZONA DE ESCAPE.

B - TROPOPAUSA, ESTRATOPAUSA Y EXÓSFERA

C - TROPÓSFERA, ESTRATÓSFERA E IONÓSFERA.

D - TROPÓSFERA, ESTRATÓSFERA Y EXÓSFERA.

12.- LA ATMÓSFERA SE PUEDE DIVIDIR EN:

A - NO TIENE DIVISIÓN.

B - ATMÓSFERA INTERIOR Y EXTERIOR.

C - ATMÓSFERA INTERIOR, MEDIA, EXTERIOR.

D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

13.- LA COMPOSICIÓN GASEOSA DE LA ATMÓSFERA ES:

A - 21% NITRÓGENO, 78% OXÍGENO, 1% OTROS GASES.

B - 21% NITRÓGENO, 78% OXÍGENO, 4% OTROS GASES.

C - 78% NITRÓGENO, 21% OXÍGENO, 1% OTROS GASES.

D - 78% NITRÓGENO, 21% OXÍGENO, 4% OTROS GASES.

14.- LA DISMINUCIÓN DE TEMPERATURA EN LA TROPÓSFERA ES: I. 2° C POR CADA 1000 PIES. II. 2° C POR CADA 1000 METROS. III. 6,5° C POR CADA 1000 METROS. IV. 6,5° C POR CADA 1000 PIES.

A - LAS ALTERNATIVAS I E II SON CORRECTAS.

B - LAS ALTERNATIVAS I E III SON CORRECTAS.

C - LAS ALTERNATIVAS II E III SON CORRECTAS.

D - LAS ALTERNATIVAS II E IV SON CORRECTAS.

15.- LA FUERZA GRAVITACIONAL, QUE VA _____ EN LA MEDIDA QUE AUMENTA LA ALTURA, ACTÚA SOBRE ESTAS “PARTÍCULAS POR VOLUMEN”, PRODUCIENDO UNA DISTRIBUCIÓN NO HOMOGÉNEA DE LA DENSIDAD, POR LO CUAL OBSERVAMOS QUE EN LOS ESTRATOS INFERIORES DE LA ATMÓSFERA, ESTA FUERZA ES _____, HAY UNA _____ COMPACTACIÓN DE MOLÉCULAS Y POR LO TANTO UNA _____ DENSIDAD.

- A - AUMENTANDO MAYOR, MAYOR, MAYOR.
- B - AUMENTANDO MENOR, MENOR, MENOR.
- C - DISMINUYENDO MAYOR, MAYOR, MAYOR.
- D - DISMINUYENDO MENOR, MENOR, MENOR.

16.- LA HEMOGLOBINA POSEE UNA AFINIDAD POR EL MONÓXIDO DE CARBONO 250 VECES MAYOR QUE POR EL _____, POR LO QUE NO ES FÁCIL DESALOJAR A ÉSTE ELEMENTO DE LA CIRCULACIÓN SANGUÍNEA:

- A - AZUFRE.
- B - HIDRÓGENO.
- C - FÓSFORO.
- D - OXÍGENO.

17.- LA HIPOXIA ES UN ESTADO DE DEFICIENCIA DE OXÍGENO EN LA SANGRE, CÉLULAS Y TEJIDOS DEL ORGANISMO, CON COMPROMISO DE LA FUNCIÓN DE ESTOS ELEMENTOS. HABITUALMENTE, ESTO OCURRE POR FALLA O MAL USO DE LOS EQUIPOS DE OXÍGENO DE LA AERONAVE O POR VOLAR A ALTURAS SUPERIORES A LOS 10.000 PIES SOBRE EL NIVEL MEDIO DEL MAR SIN LOS EQUIPOS DE OXÍGENO ADECUADOS.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

18.- LA HIPOXIA SE PREVIENE APORTANDO OXÍGENO PARA MANTENER UNA PRESIÓN PARCIAL DE OXÍGENO ADECUADA.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

19.- LA INTOXICACIÓN POR MONÓXIDO DE CARBONO ES UNA CAUSA FRECUENTE DE:

- A - HIPOXIA HIPÓXICA.
- B - HIPOXIA HISTOTÓXICA.
- C - HIPOXIA HIPÉMICA.
- D - HIPOXIA ESTAGNACIÓN.

20.- LAS ACELERACIONES ANGULARES, EN CUALQUIER PLANO ESPACIAL, PUEDEN SER CAPTADAS POR EL SISTEMA VESTIBULAR DEBIDO A QUE LOS TRES CONDUCTOS ESTÁN SITUADOS EN ÁNGULO RECTO ENTRE SÍ: (PITCH, ROLL Y YAW).

A - VERDADERO.

B - FALSO.

21.- LAS CAUSAS DE HIPOXIA HIPÓXICA SON:

A - EXPOSICIÓN A ALTITUD.

B - MAL FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO DE OXÍGENO.

C - PÉRDIDA DE LA PRESURIZACIÓN DE CABINA.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

22.- LAS CAUSAS DE LA HIPERVENTILACIÓN SON: VOLUNTARIA, EMOCIONAL, DOLOR E HIPOXIA.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

23.- LAS FASES DEL SISTEMA RESPIRATORIO SON:

A - VENTILACIÓN AURICULAR, DIFUSIÓN CAPILAR, TRANSPORTE, UTILIZACIÓN.

B - VENTILACIÓN ALVEOLAR, DIFUSIÓN ALVÉOLO-CAPILAR, TRANSPORTE, UTILIZACIÓN.

C - VENTILACIÓN ALVEOLAR, DIFUSIÓN PULMONAR, TRANSPORTE, UTILIZACIÓN.

D - VENTILACIÓN AURICULAR, DIFUSIÓN ALVEOLO-CAPILAR, UTILIZACIÓN, TRANSPORTE.

24.- LAS ILUSIONES DEL SISTEMA VISUAL SON:

A - SPIN MORTAL, AUTOQUINESIS, MOVIMIENTO RELATIVO, SENSACIÓN DE VIRAJE Y ESPIRAL MORTAL.

B - ILUSIÓN DE CORIOLIS, AUTOQUINESIS, ILUSIÓN OCULOGIRATORIA Y MOVIMIENTO RELATIVO.

C - CONFUSIÓN DE LA TIERRA Y EL CIELO, INDICACIONES VERTICALES Y HORIZONTALES FALSAS, MOVIMIENTO RELATIVO, AUTOQUINESIS E ILUSIÓN DE CORIOLIS.

D - CONFUSIÓN DE LUCES, AUTOQUINESIS Y MOVIMIENTO RELATIVO.

25.- LA TROPOSFERA ES LA ÚNICA CAPA ATMOSFÉRICA, EN LA CUAL HAY PRESENCIA DE VAPOR DE AGUA.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

26.- LA ZONA DEFICITARIA (DIVISIÓN FISIOLÓGICA DE LA ATMÓSFERA) DE LA ATMÓSFERA, VA DE:

A - 10.000 A 20.000 PIES.

B - 20.000 A 50.000 PIES.

C - 10.000 A 50.000 PIES.

D - 8.000 A 50.000 PIES.

27.- LA ZONA FISIOLÓGICA (DIVISIÓN FISIOLÓGICA DE LA ATMÓSFERA) DE LA ATMÓSFERA VA DESDE:

A - 0 A 10.000 PIES.

B - 0 A 8.000 PIES.

C - 0 A 15.000 PIES.

D - 0 A 20.000 PIES.

28.- LOS DISBARISMOS SE CLASIFICAN EN:

A - EFECTOS MECÁNICOS DE LAS VARIACIONES DE VOLUMEN DE LOS GASES ATRAPADOS Y ENFERMEDAD POR DESCOMPRESIÓN.

B - EFECTOS MECÁNICOS DE LAS VARIACIONES DE VOLUMEN DE LOS GASES ATRAPADOS Y ENFERMEDAD POR COMPRESIÓN.

C - EFECTOS MECÁNICOS DE LAS VARIACIONES DE VOLUMEN DE LOS GASES ATRAPADOS Y HIPOXIA AGUDA

D - EFECTOS MECÁNICOS DE LAS VARIACIONES DE VOLUMEN DE LOS GASES ATRAPADOS Y ENFERMEDAD POR DESCOMPRESIÓN E HIPOXIA AGUDA.

29.- LOS DISBARISMOS SON TODOS AQUELLOS FENÓMENOS FISIOPATÓLOGICOS, QUE PUEDE SUFRIR EL ORGANISMO HUMANO, PRODUCTO DE LAS VARIACIONES DE PRESIÓN BAROMÉTRICA A LAS CUALES ES SOMETIDO, CON EXCLUSIÓN DE LOS FENÓMENOS RELACIONADOS CON LA HIPERVENTILACIÓN.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

30.- LOS EFECTOS DE LA HIPERVENTILACIÓN SON:

A - IRRITABILIDAD NEUROMUSCULAR Y RESPUESTA VASCULAR.

B - DESMAYO Y FATIGAS.

C - STRESS Y ANSIEDAD.

D - DOLOR E HIPOXIA.

31.- LOS FACTORES QUE INFLUYEN EN LA HIPOXIA SON: I. CIANOSIS, CONFUSIÓN MENTAL, POBREZA DE JUICIO. II. ALTITUD, RAZÓN DE ASCENSO, TIEMPO DE EXPOSICIÓN, TOLERANCIA INDIVIDUAL. III. FATIGA, MAREO, NÁUSEA, VISIÓN BORROSA. IV. ESTADO FÍSICO, ACTIVIDAD FÍSICA, FACTORES SICOLÓGICOS, TEMPERATURA AMBIENTE.

A - LAS ALTERNATIVAS I E II SON CORRECTAS.

B - LAS ALTERNATIVAS II E IV SON CORRECTAS.

C - LAS ALTERNATIVAS I E III SON CORRECTAS.

D - LAS ALTERNATIVAS II E III SON CORRECTAS.

32.- LOS ÓRGANOS DEL EQUILIBRIO EN UNA PERSONA, ESTÁN PRINCIPALMENTE DETERMINADOS POR EL SISTEMA VISUAL, VESTIBULAR Y PROPIOCEPTIVO.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

33.- LOS PILOTOS DE PLANEADORES NO SUFREN DESORIENTACIÓN ESPACIAL EN FORMA TAN FRECUENTE COMO LOS PILOTOS DE AVIONES, YA QUE ESTÁN MÁS FAMILIARIZADOS CON LOS BRUSCOS CAMBIOS EN LAS PERFORMANCE DE SU PLANEADOR Y VUELAN A MENOR VELOCIDAD.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

34.- LOS SÍNTOMAS OBJETIVOS DE LA HIPERVENTILACIÓN SON: MAREO, NÁUSEA, DEBILIDAD, TEMBLORES MUSCULARES Y EUFORIA.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

35.- SI UN PILOTO DE PLANEADOR A DESARROLLADO ACTIVIDAD DE BUCEO, CUAL SERÍA EL TIEMPO MÍNIMO QUE DEBE ESPERAR PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE VUELO?

A - 24 HORAS

B - 48 HORAS

C - 72 HORAS

D - NO REQUIERE ESPERAR.

36.- SI UN PILOTO DE PLANEADOR VUELA POR ENCIMA DE LOS 25.000 PIES (376 HPA) SOBRE EL NIVEL MEDIO DEL MAR SIN EQUIPOS DE OXIGENO. ¿QUÉ CONSECUENCIAS DEBERÍA CONSIDERAR? I. QUE EL TUC ES DE 03 A 05 MINUTOS, PERO SI EFECTÚA CUALQUIER TIPO DE EJERCICIO FÍSICO, COMO POR EJEMPLO, 10 FLEXIONES DE RODILLAS SU TUC SE REDUCIRÍA DE 1 A 1,5 MINUTOS. II. QUE EXPERIMENTARÍA HIPOXIA AL IGUAL QUE LOS PILOTOS DE AVIÓN COMERCIAL. III. SI TIENE UNA DESCOMPRESIÓN EXPLOSIVA, SU TUC DISMINUYE EN UN 50%.

A - LAS ALTERNATIVAS I E II SON CORRECTAS.

B - LAS ALTERNATIVAS I E III SON CORRECTAS.

C - LAS ALTERNATIVAS II E III SON CORRECTAS.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

37.- UNO DE LOS EFECTOS DESPUÉS DE UNA DESCOMPRESIÓN RÁPIDA ES LA ENFERMEDAD POR DESCOMPRESIÓN, DONDE LOS TEJIDOS Y LÍQUIDOS DEL ORGANISMO CONTIENEN 1 A 1,5 LITROS DE NITRÓGENO DISUELTO, DEPENDIENDO DE LA PRESIÓN DE NITRÓGENO EN EL AIRE AMBIENTAL. A MEDIDA QUE AUMENTA LA ALTITUD, LA PRESIÓN PARCIAL DE NITRÓGENO ATMOSFÉRICO DISMINUYE, POR LO QUE EL NITRÓGENO DEL ORGANISMO ES ELIMINADO PARA MANTENER EL EQUILIBRIO. SI EL CAMBIO ES RÁPIDO, SE PRODUCE UNA DEMORA EN LA RECUPERACIÓN DEL EQUILIBRIO DEJANDO EL ORGANISMO SOBRESATURADO.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

38.- UNO DE LOS EFECTOS DESPUÉS DE UNA DESCOMPRESIÓN RÁPIDA ES LA HIPOXIA AGUDA, DEBIDO A UNA DISMINUCIÓN SÚBITA DE LA PRESIÓN DE CABINA, LO QUE SE TRADUCE EN EL CORRESPONDIENTE AUMENTO DE PRESIÓN EN LOS PULMONES A MEDIDA QUE LOS GASES RESPIRATORIOS EXPANDIDOS ESCAPAN A TRAVÉS DE LA TRAQUEA, CON LA CONSIGUIENTE DISMINUCIÓN DE LA PRESIÓN PARCIAL DE OXÍGENO EN EL ALVÉOLO PULMONAR.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

39.- UN PILOTO DE PLANEADOR DEBERÁ EVITAR VOLAR POR SEGURIDAD DE VUELO, SU AERONAVE SI HA CONSUMIDO ALCOHOL EN FORMA EXCESIVA, DENTRO DE LAS 24 HORAS PREVIAS A LA HORA QUE TIENE PLANIFICADO EFECTUAR SU VUELO.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

40.- UN PILOTO DE PLANEADOR PUEDE VOLAR EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS, YA QUE CUENTA CON LOS INSTRUMENTOS NECESARIOS PARA EVITAR SUFRIR UNA DESORIENTACIÓN ESPACIAL.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

41.- VÉRTIGO, EN LENGUAJE AERONÁUTICO ES SINÓNIMO DE UNA DESORIENTACIÓN ESPACIAL.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

Materia : INSTRUMENTOS DE VUELO P. PLANEADOR
Cantidad de Preguntas : 50

1.- ¿CUÁL ES EL RETARDO QUE PUEDE EXPERIMENTAR UN INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL O VARIÓMETRO (MODELOS ANTIGUOS, NO ENERGÍA TOTAL), DEBIDO A SU CONSTRUCCIÓN?:

- A - 3 SEGUNDOS.
- B - 6 A 9 SEGUNDOS.
- C - 12 SEGUNDOS.
- D - NO TIENE RETARDO.

2.- CUANDO SE EFECTUA UN VIRAJE CON 18 GRADOS DE INCLINACION ALAR O MAS, LA PARTE MOBIL DEL COMPAS TOPA EN EL INTERIOR DEL INSTRUMENTO, POR LO QUE EL COMPÁS MAGNÉTICO PARA QUE ENTREGUE INFORMACIÓN CORRECTA DURANTE UN VIRAJE, EL PILOTO NO DEBERÍA COLOCAR UNA INCLINACIÓN SUPERIOR A:

- A - 10° DE INCLINACIÓN ALAR.
- B - 15° DE INCLINACIÓN ALAR.
- C - 20° DE INCLINACIÓN ALAR.
- D - 25° DE INCLINACIÓN ALAR.

3.- CUANDO UN PLANEADOR EJECUTA UN VIRAJE, LA PARTE MOVIL DEL COMPAS MAGNÉTICO NO DEBIERA MOVERSE, EXCEPTO POR LOS ERRORES DE VIRAJES HACIA EL SUR Y NORTE.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

4.- DE ACUERDO AL AJUSTE QUE DEBE HACERSE EN CADA VUELO AL ALTÍMETRO GRADUADO EN PULGADAS , _____ PULGADA ES EQUIVALENTE A APROXIMADAMENTE 1.000 PIES.

- A - 1,5.
- B - 2.
- C - 0,5.
- D - 1.

5.- DE ACUERDO CON LOS ERRORES A LOS CUALES ESTÁ EXPUESTO EL VELOCÍMETRO ¿CUÁL DE ELLOS NO CORRESPONDE A ERROR DEL VELOCIMETRO? (AERODINÁMICA Y ACTUACIONES DEL AVIÓN PAG 61)

- A - ERROR DE INSTRUMENTO.
- B - ERROR DE COMPRESIBILIDAD
- C - ERROR DE POSICIÓN.
- D - ERROR MECÁNICO.

6.- EL ALTÍMETRO, INDICA:

- A - ALTURA SOBRE EL NIVEL MEDIO DEL MAR.
- B - ALTURA SOBRE EL TERRENO.
- C - ALTURA SOBRE LAS NUBES.
- D - ALTURA DEL PLANEADOR POR ENCIMA DE UN NIVEL DADO.

7.- EL ALTÍMETRO REGULADO CON QNH, INDICA:

- A - ALTITUD SOBRE EL NIVEL MEDIO DEL MAR.
- B - ALTITUD SOBRE EL TERRENO (AEROPUERTO).
- C - ALTITUD SOBRE LAS NUBES.
- D - ALTITUD SOBRE UNA REFERENCIA ESPECÍFICA.

8.- EL ALTÍMETRO, UTILIZA PARA SU FUNCIONAMIENTO:

- A - PRESIÓN ESTÁTICA.
- B - PRESIÓN DINÁMICA.
- C - LA DIFERENCIA ENTRE AMBAS PRESIONES.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

9.- EL ARCO AMARILLO EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO, INDICA:

- A - RANGO DE OPERACIÓN DE LOS FLAPS.
- B - RANGO DE OPERACIÓN DEL TREN DE ATERRIZAJE.
- C - RANGO DE OPERACIÓN NORMAL.
- D - RANGO DE OPERACIÓN DE PRECAUCIÓN.

10.- EL ARCO BLANCO EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO, INDICA:

- A - RANGO DE OPERACIÓN DE LOS FLAPS.
- B - RANGO DE OPERACIÓN DEL TREN DE ATERRIZAJE.
- C - RANGO DE OPERACIÓN NORMAL.
- D - RANGO DE OPERACIÓN DE PRECAUCIÓN.

11.- EL ARCO VERDE EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO, INDICA:

- A - RANGO DE OPERACIÓN DE LOS FLAPS.
- B - RANGO DE OPERACIÓN DEL TREN DE ATERRIZAJE.
- C - RANGO DE OPERACIÓN NORMAL.
- D - RANGO DE OPERACIÓN DE PRECAUCIÓN.

12.- EL COMPÁS MAGNÉTICO BASA SU PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO EN:

- A - EL MAGNETISMO.
- B - LA ELECTRICIDAD.
- C - LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA.
- D - LOS FLUIDOS INCOMPRESIBLES.

13.- EL COMPÁS MAGNÉTICO CONTIENE UN LÍQUIDO EN EL INTERIOR DEL INSTRUMENTO QUE CUMPLE LA FUNCIÓN DE:

- A - MANTENER EQUILIBRADA LA CARÁTULA.
- B - AMORTIGUAR LAS OSCILACIONES EXCESIVAS DE LA CARÁTULA.
- C - DISMINUIR LA FRICCIÓN DE LA CARÁTULA.
- D - MANTENER LIBRE DE BURBUJAS EL INSTRUMENTO.

14.- EL COMPÁS MAGNÉTICO INDICA:

- A - CURSO VERDADERO.
- B - RUMBO MAGNÉTICO.
- C - RUMBO VERDADERO.
- D - CURSO MAGNÉTICO.

15.- EL INCLINÓMETRO EN EL INDICADOR DE VIRAJE, SE MUEVE HACIA LA DERECHA O IZQUIERDA DEBIDO A:

- A - MOVIMIENTOS EN EL EJE LATERAL.
- B - MOVIMIENTOS EN EL EJE TRANSVERSAL.
- C - MOVIMIENTOS EN EL EJE VERTICAL.
- D - MOVIMIENTOS EN EL EJE LONGITUDINAL.

16.- EL INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO, INDICA:

- A - VELOCIDAD TERRESTRE.
- B - VELOCIDAD DE ASCENSO Y DESCENSO.
- C - VELOCIDAD RELATIVA RESPECTO A LA MASA DE AIRE.
- D - VELOCIDAD DEL VIENTO.

17.- EL INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO, UTILIZA PARA SU FUNCIONAMIENTO:

- A - PRESIÓN ESTÁTICA.
- B - PRESIÓN DINÁMICA.
- C - LA DIFERENCIA ENTRE AMBAS PRESIONES.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

18.- EL INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL O VARIÓMETRO, INDICA:

- A - SI EL PLANEADOR ESTÁ ASCENDIENDO.
- B - SI EL PLANEADOR ESTÁ DESCENDIENDO.
- C - SI EL PLANEADOR ESTÁ ASCENDIENDO, DESCENDIENDO O NIVELADO.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

19.- EL INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL O VARIÓMETRO, TIENE DENTRO DE SU CAJA UN MECANISMO QUE ACTÚA DE ACUERDO A LOS CAMBIOS DE PRESIÓN, CONTRAYÉNDOSE O DILATÁNDOSE Y SE DENOMINA:

- A - ANILLO ANEROIDE.
- B - DIAFRAGMA.
- C - MANÓMETRO.
- D - BARÓMETRO.

20.- EL INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL O VARIÓMETRO, UTILIZA PARA SU FUNCIONAMIENTO:

- A - PRESIÓN ESTÁTICA.
- B - PRESIÓN DINÁMICA.
- C - LA DIFERENCIA ENTRE AMBAS PRESIONES.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

21.- EL INDICADOR DE VIRAJE, LE ENTREGA INFORMACIÓN AL PILOTO DE VELOCIDAD:

- A - VERTICAL.
- B - HORIZONTAL.
- C - ANGULAR.
- D - INCLINACIÓN ALAR.

22.- EL LÍMITE INFERIOR DEL ARCO BLANCO EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO, INDICA:

- A - VELOCIDAD MÁXIMA DE TREN DE ATERRIZAJE.
- B - VELOCIDAD MÁXIMA NUNCA EXCEDER.
- C - VELOCIDAD DE STALL CONFIGURADO CON FLAP ABAJO.
- D - VELOCIDAD DE STALL LIMPIO.

23.- EL LÍMITE INFERIOR DEL ARCO VERDE EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO, INDICA:

- A - VELOCIDAD MÁXIMA DE TREN DE ATERRIZAJE.
- B - VELOCIDAD MÁXIMA NUNCA EXCEDER.
- C - VELOCIDAD DE STALL CONFIGURADO.
- D - VELOCIDAD DE STALL LIMPIO.

24.- EL LÍMITE SUPERIOR DEL ARCO BLANCO EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO, INDICA:

- A - VELOCIDAD MÁXIMA DE TREN DE ATERRIZAJE.
- B - VELOCIDAD MÁXIMA NUNCA EXCEDER.
- C - VELOCIDAD MÁXIMA DE EXTENSIÓN DE LOS FLAPS.
- D - VELOCIDAD MÁXIMA DE CRUCERO.

25.- EL LÍMITE SUPERIOR DEL ARCO VERDE EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO DE UN PLANEADOR INDICA:

- A - VELOCIDAD MÁXIMA DE TREN DE ATERRIZAJE.
- B - VELOCIDAD MÁXIMA NUNCA EXCEDER.
- C - VELOCIDAD MÁXIMA DE EXTENSIÓN DE LOS FLAPS.
- D - VELOCIDAD DE MANIOBRA DEL PLANEADOR.

26.- LA BOLA, ES UNA PARTE DEL INCLINÓMETRO QUE CONSISTE EN UN TUBO DE VIDRIO SELLADO Y CURVO QUE CONTIENE KEROSENE Y UNA BOLA DE ÁGATE NEGRO O RODAMIENTO DE ACERO QUE SE PUEDE DESPLAZAR LIBREMENTE DENTRO DEL TUBO.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

27.- LA DISTANCIA VERTICAL DE UN PLANEADOR POR SOBRE EL TERRENO, SE DENOMINA:

- A - ALTITUD VERDADERA.
- B - ALTITUD DE DENSIDAD.
- C - ALTITUD ABSOLUTA.
- D - ALTURA DE DENSIDAD.

28.- LA LÍNEA ROJA EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO, INDICA:

- A - VELOCIDAD MÁXIMA DE TREN DE ATERRIZAJE.
- B - VELOCIDAD MÁXIMA NUNCA EXCEDER.
- C - VELOCIDAD MÁXIMA DE EXTENSIÓN DE LOS FLAPS.
- D - VELOCIDAD MÁXIMA DE CRUCERO.

29.- LAS ABERTURAS DEL TUBO PITOT Y TOMAS ESTÁTICAS QUE ESTÉN OBSTRUIDAS O PARCIALMENTE OBSTRUIDAS, DEBEN SER LIMPIADAS POR:

- A - INSTRUCTOR DE VUELO.
- B - MECÁNICO AUTORIZADO.
- C - PILOTO
- D - TODOS LOS ANTERIORES.

30.- LAS DOS PROPIEDADES FUNDAMENTALES DE LA ACCIÓN GIROSCÓPICA SON:

- A - RIGIDEZ EN EL ESPACIO - ACCIÓN Y REACCIÓN.
- B - RIGIDEZ EN EL ESPACIO - PRECESIÓN.
- C - RIGIDEZ EN EL ESPACIO - INERCIA.
- D - FUERZA DEFLECTORA - PRECESIÓN.

31.- LOS GIRÓSCOPOS CON MONTAJE UNIVERSAL SON LIBRES DE GIRAR EN CUALQUIER DIRECCIÓN ALREDEDOR DE SU CENTRO DE GRAVEDAD. LOS GIRÓSCOPOS DE MONTAJE RESTRINGIDO U HORIZONTAL SON AQUELLOS MONTADOS DE TAL MANERA QUE UNO DE LOS PLANOS DE LIBERTAD SE MANTIENE FIJO EN RELACIÓN A LA BASE.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

32.- LOS POLOS (NORTE Y SUR) DEL CAMPO MAGNÉTICO DE LA TIERRA ESTAN UBICADOS EN DIFERENTE POSICION A LOS POLOS GEOGRÁFICOS, ESTO PRODUCE UNA DIFERENCIA ANGULAR. DICHA DIFERENCIA ANGULAR SE CONOCE COMO:

- A - VARIACIÓN VERDADERA.
- B - VARIACIÓN CUADRICULADA.
- C - VARIACIÓN MAGNÉTICA.
- D - VARIACIÓN ANGULAR.

33.- ¿QUÉ ABREVIACIÓN CORRESPONDE A LA VELOCIDAD DE MANIOBRA ?

- A - VA.
- B - VSO.
- C - VS1.
- D - VNE.

34.- ¿QUÉ ABREVIACIÓN CORRESPONDE A LA VELOCIDAD DE STALL?

A - VA.

B - VFE.

C - VSO.

D - VS1.

35.- ¿QUÉ ABREVIACIÓN CORRESPONDE A LA VELOCIDAD DE OPERACION DE TREN DE ATERRIZAJE?:

A - VA.

B - VNE.

C - VLO

D - VFE.

36.- ¿QUÉ ABREVIACIÓN CORRESPONDE A LA VELOCIDAD MÁXIMA CON FLAPS EXTENDIDOS EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO?:

A - VA.

B - VFE.

C - VSO.

D - VNE.

37.- ¿QUÉ INSTRUMENTO DE LOS INDICADOS A CONTINUACIÓN NO UTILIZA INFORMACION DEL SISTEMA ESTÁTICO-PITOT?

A - ALTÍMETRO.

B - VARIÓMETRO.

C - VELOCÍMETRO.

D - NINGUNA DE LAS ANTERIORES ES CORRECTA.

38.- ¿QUÉ INSTRUMENTOS BASAN SU FUNCIONAMIENTO EN DIFERENCIA DE PRESIONES ESTÁTICAS Y DINÁMICAS?

A - VARIÓMETRO Y ALTÍMETRO.

B - ALTÍMETRO, VELOCÍMETRO E INDICADOR DE VIRAJE.

C - ALTÍMETRO, VELOCÍMETRO Y VARIÓMETRO.

D - VELOCÍMETRO O ANEMOMETRO.

39.- ¿QUÉ TIPO DE VELOCIDADES PUEDE MOSTRAR UN INDICADOR DE VELOCIDAD AÉREA O VELOCÍMETRO PRIMARIO DE UN PLANEADOR ?:

- A - TAS
- B - VT.
- C - EAS.
- D - IAS.

40.- SI COLOCO MI ALTÍMETRO EN 0 PIES SOBRE LA PISTA Y SE PRODUCE UN AUMENTO EN LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA, EL ALTÍMETRO DEBERÍA INDICAR..... CON RESPECTO AL QNH:

- A - MENOR ALTITUD.
- B - NO VARÍA.
- C - MAYOR ALTITUD.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

41.- SI DURANTE EL VUELO SE OBSTRUYE EL TUBO PITOT, INDIQUE QUÉ INSTRUMENTO ENTREGARÁ INFORMACIÓN ERRÓNEA:

- A - ALTÍMETRO.
- B - BARÓMETRO.
- C - INCLINÓMETRO.
- D - ANEMÓMETRO.

42.- SI EL ALTÍMETRO ESTÁ EN BUEN ESTADO Y DESEO SABER LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA EN LA SUPERFICIE DEL AERÓDROMO, DEBIERE HACER LO SIGUIENTE:

- A - COLOCAR EN EL ALTÍMETRO LA ALTITUD QUE CORRESPONDE A LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO.
- B - COLOCAR EN EL ALTÍMETRO LA ALTITUD QUE CORRESPONDE AL NIVEL DEL MAR.
- C - NO TENGO COMO SABER LA PRESIÓN DEL CAMPO.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

43.- SI LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO ES 2.250' Y LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA ESTÁ SOBRE LA ESTÁNDAR, SIGNIFICA QUE AHORA LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO ES MENOR.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

44.- SI LA INDICACIÓN DEL ALTÍMETRO VARÍA EN MÁS DE ??? PIES CON RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO, EN BASE A UN QNH DADO POR ATC PARA ESE AERÓDROMO, Y SE CONSIDERA QUE ESTE INSTRUMENTO NO ESTA APTO PARA EL VUELO.

A - 70 '

B - 60 '

C - 75 '

D - 85 '

45.- SI LA TEMPERATURA EN EL AERÓDROMO ESTÁ SOBRE LA I.S.A., SIGNIFICARÁ QUE:

A - LA ALTITUD DE DENSIDAD SERÁ MENOR.

B - LA ALTITUD DE DENSIDAD SERÁ MAYOR.

C - LA ALTITUD DE DENSIDAD NO VARÍA CON LA TEMPERATURA.

D - NO HAY FORMA DE CONOCER LA ALTITUD DE DENSIDAD.

46.- SI TENEMOS LOS ORIFICIOS DE AIRE ESTÁTICAS OBSTRUIDOS ¿QUÉ INSTRUMENTOS NOS INDICARÁN INFORMACIÓN ERRÓNEA?:

A - ALTÍMETRO Y VELOCÍMETRO.

B - VARIÓMETRO, VELOCÍMETRO Y ALTÍMETRO.

C - VARIÓMETRO Y ALTÍMETRO.

D - VARIÓMETRO, INCLINOMETRO Y ANEMÓMETRO.

47.- SI UN INDICADOR DE VIRAJE Y DESLIZAMIENTO ES DEL TIPO DE 2 MINUTOS ¿CUÁNTOS ANCHOS DE BARRA REQUIERE PARA EFECTUAR UN VIRAJE ESTÁNDAR?

A - UN ANCHO DE AGUJA.

B - UN ANCHO Y MEDIO DE AGUJA.

C - DOS ANCHOS DE AGUJA.

D - UN CUARTO DE ANCHO DE AGUJA.

48.- SI UN INDICADOR DE VIRAJE Y DESLIZAMIENTO ES DEL TIPO DE 2 MINUTOS, ÉSTO SIGNIFICA:

A - UN VIRAJE DE 360° SE EJECUTA EN 1 MINUTO.

B - UN VIRAJE DE 360° SE EJECUTA EN 2 MINUTOS.

C - UN VIRAJE DE 360° SE EJECUTA EN 3 MINUTOS.

D - UN VIRAJE DE 360° SE EJECUTA EN 4 MINUTOS.

49.- SI UN PLANEADOR ESTÁ VOLANDO A 3.000 PIES DE ALTITUD CON 29,92" HG (QNE) Y LA TORRE DE CONTROL LE INFORMA QUE SU QNH ES 29,35" HG ¿CUÁL ES LA DIFERENCIA DE ALTITUD CON LA QUE USTED VIENE VOLANDO DEBIDO AL AJUSTE ALTIMÉTRICO?:

A - +570 PIES.

B - +1.000 PIES.

C - -1.570 PIES.

D - NO EXISTE DIFERENCIA DE ALTITUD.

50.- UN VIRAJE ESTÁNDAR SE CONSIDERA DE:

A - 3° POR SEGUNDO.

B - 1,5° POR SEGUNDO.

C - 4° POR SEGUNDO.

D - 2° POR SEGUNDO.

Materia : METEOROLOGIA P. PLANEADOR
Cantidad de Preguntas : 82

1.- ALGUNAS TORMENTAS SE FORMAN AISLADAMENTE EN AIRE INESTABLE, DURAN DE UNA A DOS HORAS, Y PRODUCEN SÓLO RÁFAGAS MODERADAS Y LLUVIA. ESTAS SON DEL TIPO “MASA DE AIRE”. OTRAS TORMENTAS SE FORMAN EN LÍNEA, DURAN VARIAS HORAS, DESCARGAN FUERTES LLUVIAS, POSIBLES GRANIZOS, VIENTOS FUERTES Y PROBABLES TORNADOS. ESTAS TORMENTAS SON DEL TIPO:

- A - ESTADO PERMANENTE.
- B - ESTADO TURBULENTO.
- C - ESTADO CAMBIANTE.
- D - ESTADO INESTABLE.

2.- ALTITUD DE PRESIÓN ES:

- A - LA INDICACIÓN QUE MARCA UN ALTÍMETRO CUANDO SE HA AJUSTADO A LA PRESIÓN DEL CAMPO.
- B - LA ALTITUD REAL DE ACUERDO A LA I.S.A.
- C - LA ALTITUD EN LA ATMÓSFERA ESTÁNDAR DONDE LA PRESIÓN ES LA MISMA EN CUALQUIER PUNTO DE SU TRAYECTORIA.
- D - LA ALTITUD EN LA ATMÓSFERA ESTÁNDAR DONDE LA DENSIDAD DEL AIRE ES LA MISMA EN CUALQUIER PUNTO DE SU TRAYECTORIA.

3.- CONCENTRACIONES DE HUMO SE FORMAN PRINCIPALMENTE EN ÁREAS INDUSTRIALES CUANDO EL AIRE ES ESTABLE.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

4.- CON RESPECTO A LAS ONDAS DE MONTAÑA, LAS CIMAS DE LAS ONDAS SE EXTIENDEN POR SOBRE LAS MONTAÑAS MÁS ALTAS Y A VECES SOBREPASAN LA TROPOPAUSA. BAJO LA CIMA DE CADA ONDA HAY UNA CIRCULACIÓN ROTATORIA, LLAMADA “ROTOR”. ESTE SE FORMA A UNA _____ ALTURA QUE LA CIMA DE LA MONTAÑA.

- A - MENOR.
- B - IGUAL.
- C - MAYOR.
- D - MAYOR PERO NUNCA MÁS ALTA QUE LAS LENTICULARES.

5.- CON VIENTOS A NIVEL DE LA CIMA DE LAS MONTAÑAS SOBRE 25 KTS., ENCONTRARÁ TURBULENCIA. CON VIENTOS QUE EXCEDEN LOS 40 KTS. A TRAVÉS DE UNA BARRERA MONTAÑOSA, ENCONTRARÁ TURBULENCIA:

- A - LIGERA.
- B - MODERADA.
- C - SEVERA.
- D - OCASIONAL.

6.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS PODEMOS ENCONTRAR DURANTE LOS VUELOS EN AIRE INESTABLE?

- A - BUENA VISIBILIDAD Y PRECIPITACIÓN DE CHUBASCOS.
- B - VISIBILIDAD DISMINUIDA Y PRECIPITACIÓN CONTINÚA.
- C - AIRE SUAVE Y NIEBLA.
- D - NUBES ESTRATIFORMES, BRUMA Y HUMO.

7.- CUANDO EL AIRE DE LA SUPERFICIE ES CALIENTE Y HÚMEDO, DEBEMOS SUPONER QUE NOS ENCONTRAREMOS CON UNA:

- A - ESTABILIDAD ABSOLUTA.
- B - ESTABILIDAD MEDIA.
- C - INESTABILIDAD.
- D - ESTABILIDAD EN SUPERFICIE Y EN ALTURA INESTABILIDAD.

8.- CUANDO EL AIRE FRÍO SE MUEVE SOBRE UNA SUPERFICIE CALIENTE, SE:

- A - DESORDENA EN LOS NIVELES BAJOS.
- B - ESTABILIZA EN LOS NIVELES BAJOS.
- C - INESTABILIZA EN LOS NIVELES BAJOS.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

9.- CUANDO EXISTA UNA TORMENTA, Y AUNQUE PUEDA VER A TRAVÉS DE ELLA, _____ LA TORMENTA. LA TURBULENCIA PODRÍA SER SEVERA.

- A - TRATE SIEMPRE DE VOLAR BAJO.
- B - NO TRATE DE VOLAR BAJO ESTA TORMENTA Y TRATE DE CIRCUNNAVEGAR
- C - TRATE TODA VEZ QUE SEA POSIBLE DE VOLAR BAJO.
- D - NINGUNA DE LAS ANTERIORES.

10.- CUANDO LA VELOCIDAD DEL VIENTO EN LAS MONTAÑAS, EXCEDE LOS ____, SE PUEDE PREVER TURBULENCIA MECÁNICA.

A - 10 KTS.

B - 20 KTS.

C - 40 KTS.

D - 50 KTS.

11.- CUANDO SE VUELA SOBRE COLINAS IRREGULARES O MONTAÑAS, PUEDEN EXISTIR PROBLEMAS SERIOS DEBIDO A LA TURBULENCIA:

A - LIGERA.

B - MODERADA.

C - SEVERA.

D - EXTREMA.

12.- CUANDO UNA TORMENTA SE APROXIMA Y SE ENCUENTRA AL FRENTE DE ELLA, _____ YA QUE RÁFAGAS DE VIENTO O TURBULENCIA EN BAJOS NIVELES PODRÍAN HACERLO PERDER EL CONTROL DE LA AERONAVE.

A - NO DESPEGUE, NI ATERRICE.

B - DESPEGUE DE INMEDIATO.

C - ATERRICE DE INMEDIATO.

D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

13.- DURANTE LA APROXIMACIÓN, LA TURBULENCIA PUEDE CAUSAR CAMBIOS BRUSCOS EN LA VELOCIDAD DEL PLANEADOR Y PRODUCIR UNA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN A BAJA ALTURA EN FORMA PELIGROSA.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

14.- EL AGUA EXISTE EN LOS SIGUIENTES ESTADOS:

A - SÓLIDO Y LÍQUIDO.

B - SÓLIDO, LÍQUIDO Y GASEOSO.

C - LÍQUIDO Y GASEOSO.

D - CONGELADA, GASEOSA Y LÍQUIDA.

15.- EL AIRE MÁS CALIENTE Y QUE SUBE MÁS RÁPIDAMENTE SE ENCUENTRA EN EL CENTRO DE LAS TÉRMICAS. POR LO TANTO, LA BASE DE LA NUBE SERÁ MÁS ALTA EN EL _____ DANDO FORMA _____ A LA BASE.

- A - CENTRO – CÓNCAVA.
- B - BORDE – CÓNCAVA.
- C - CENTRO – CONVEXA
- D - BORDE – CONVEXA

16.- EL AIRE YA SEA ESTABLE O INESTABLE DENTRO DE UNA CAPA, DETERMINA LA ESTRUCTURA DE LA NUBE. EL AIRE ESTABLE RESISTE LA CONVECCIÓN, LAS NUBES EN AIRE ESTABLE SE FORMAN EN CAPAS HORIZONTALES EXTENDIDAS O:

- A - ESTRATOS.
- B - CÚMULOS.
- C - CIRRUS.
- D - ESTRATO-CÚMULOS.

17.- EL AIRE YA SEA ESTABLE O INESTABLE DENTRO DE UNA CAPA, DETERMINA LA ESTRUCTURA DE LA NUBE. EL AIRE ESTABLE RESISTE LA CONVECCIÓN, LAS NUBES EN AIRE ESTABLE SE FORMAN EN CAPAS HORIZONTALES EXTENDIDAS O:

- A - ESTRATOS.
- B - CÚMULOS.
- C - CIRRUS.
- D - ESTRATO-CÚMULOS.

18.- EL AIRE YA SEA ESTABLE O INESTABLE DENTRO DE UNA CAPA, DETERMINA LA ESTRUCTURA DE LA NUBE. EL AIRE INESTABLE FAVORECE LA CONVECCIÓN. POR LO TANTO, EN UNA CAPA INESTABLE LAS NUBES SON DEL TIPO:

- A - CIRRUS.
- B - CÚMULOS.
- C - ESTRATOS.
- D - ESTRATO-CÚMULOS.

19.- EL “GRADIENTE VERTICAL DE TEMPERATURA” DETERMINA:

- A - LA FORMACIÓN DE NUBES.
- B - LA ESTABILIDAD.
- C - LA TURBULENCIA Y LAS TORMENTAS.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

20.- EL GRANIZO COMPITE CON LA TURBULENCIA COMO EL MAYOR PELIGRO DE UNA TORMENTA PARA UNA AERONAVE.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

21.- EL PILOTO QUE NOTE LA DIFERENCIA ENTRE CÚMULOS QUE SE ESTÁN DESARROLLANDO Y OTROS QUE SE ESTÁN DISIPANDO, AUMENTARÁ SU HABILIDAD PARA:

- A - OBTENER EL PEOR RENDIMIENTO DEL PLANEADOR.
- B - OBTENER EL RENDIMIENTO INTERMEDIO DEL PLANEADOR.
- C - OBTENER EL MEJOR RENDIMIENTO DEL PLANEADOR.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

22.- EL VIENTO ES:

- A - AIRE EN MOVIMIENTO RELATIVO A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA, GENERALMENTE USADO PARA DENOTAR EL MOVIMIENTO DE ROTACIÓN.
- B - AIRE EN MOVIMIENTO RELATIVO A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA, GENERALMENTE DADO PARA DENOTAR EL MOVIMIENTO HORIZONTAL.
- C - AIRE EN MOVIMIENTO RELATIVO A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA, GENERALMENTE USADO PARA DENOTAR EL MOVIMIENTO VERTICAL.
- D - AIRE EN MOVIMIENTO RELATIVO A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA, GENERALMENTE USADO PARA DENOTAR SU DIRECCIÓN.

23.- EN EL HEMISFERIO SUR EL VIENTO SOPLA:

- A - A FAVOR DE LOS PUNTEROS DEL RELOJ, ALREDEDOR DE UNA ALTA.
- B - EN SENTIDO CONTRARIO DE LOS PUNTEROS DEL RELOJ, ALREDEDOR DE UNA ALTA.
- C - EN EL SENTIDO DE LOS PUNTEROS DEL RELOJ, ALREDEDOR DE UNA BAJA.
- D - LAS ALTERNATIVAS B Y C SON CORRECTAS.

24.- EN LAS REGIONES MONTAÑOSAS, LA FORMACIÓN DE HIELO MÁS PELIGROSA SE PRODUCE SOBRE LAS CIMAS Y A LOS LADOS _____ DE ELLAS.

A - BARLOVENTO.

B - SOTAVENTO.

C - CATAVIENTO.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

25.- ES CONSIDERADO COMO FRENTE EN ALTURA, AL:

A - FRENTE EN ALTURA QUE NO SE EXTIENDE A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA.

B - LA FORMACIÓN INICIAL DE UN FRENTE O ZONA FRONTAL.

C - DISIPACIÓN DE UN FRENTE.

D - FRENTE EN SUPERFICIE, QUE MANTIENE SUS CARACTERÍSTICAS DE HUMEDAD, TEMPERATURA Y PRESIÓN.

26.- ESTAMOS EN PRESENCIA DEL FENÓMENO DE FRONTOGÉNESIS, CUANDO:

A - FRENTE EN ALTURA QUE NO SE EXTIENDE A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA.

B - LA FORMACIÓN INICIAL DE UN FRENTE O ZONA FRONTAL.

C - DISIPACIÓN DE UN FRENTE.

D - FRENTE EN SUPERFICIE, QUE MANTIENE SUS CARACTERÍSTICAS DE HUMEDAD, TEMPERATURA Y PRESIÓN.

27.- ESTAMOS EN PRESENCIA DEL FENÓMENO DE FRONTOLISIS, CUANDO:

A - EN ALTURA, UN FRENTE NO SE EXTIENDE A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA.

B - FORMACIÓN INICIAL DE UN FRENTE O ZONA FRONTAL.

C - DISIPACIÓN DE UN FRENTE.

D - EN SUPERFICIE, UN FRENTE MANTIENE SUS CARACTERÍSTICAS DE HUMEDAD, TEMPERATURA Y PRESIÓN.

28.- HUMEDAD RELATIVA ES:

A - AQUELLA QUE RELACIONA EL VAPOR DE AGUA REALMENTE EXISTENTE EN LA ATMÓSFERA, CON EL QUE PODRÍA LLEGAR A CONTENER.

B - LA TEMPERATURA A QUE EL AIRE DEBE ENFRIARSE.

C - LA RELACIÓN ENTRE LA TEMPERATURA DEL AIRE Y LA TEMPERATURA DEL PUNTO DE ROCÍO.

D - ES LA QUE DETERMINA LA CANTIDAD MÁXIMA DE VAPOR DE AGUA QUE EL AIRE PUEDE CONTENER.

29.- LA ALTURA DE LA TROPÓSFERA VARÍA CON LA LATITUD Y LAS ESTACIONES DEL AÑO, SIENDO MÁS BAJA SOBRE LOS POLOS QUE SOBRE EL ECUADOR:

A - VERDADERO.

B - FALSO.

30.- LA BRUMA, ES UNA CONCENTRACIÓN DE PARTÍCULAS DE SAL U OTRAS PARTÍCULAS SECAS NO CLASIFICADAS COMO POLVO U OTRO FENÓMENO. SE FORMA EN AIRE INESTABLE, GENERALMENTE TIENE UNOS POCOS CIENTOS DE PIES DE ESPESOR, PERO A VECES SE PUEDE EXTENDER TAN ALTA COMO A 15.000 PIES.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

31.- LA CAPA DE LA ATMÓSFERA DÓNDE DESARROLLAN EL VUELO LOS PILOTOS DE PLANEADOR, ES:

A - TROPÓSFERA.

B - TROPOPAUSA.

C - ESTRATÓSFERA.

D - ESTRATOPAUSA.

32.- LA CARACTERÍSTICA DE LA ETAPA DE DISIPACIÓN ES:

A - UNOS VIENTOS ARRACHADOS.

B - UNAS CORRIENTES DE AIRE ASCENDENTE.

C - UNAS CORRIENTES DE AIRE DESCENDENTES.

D - UNA CORRIENTE DE AIRE ASCENDENTE Y DESCENDENTE.

33.- LA CONVECCIÓN AUMENTA EN FUERZA CON LA ALTURA, A MEDIDA QUE EL CALENTAMIENTO DE LA SUPERFICIE:

- A - AUMENTA.
- B - DISMINUYE.
- C - SE MANTIENE.
- D - NO HAY CALENTAMIENTO EN SUPERFICIE SINO EN ALTURA.

34.- LA FORMACIÓN DE HIELO ES PROBABLE Y MÁS PELIGROSA EN LAS REGIONES _____, QUE SOBRE OTRO TERRENO:

- A - MONTAÑOSAS.
- B - DESÉRTICAS.
- C - MARÍTIMAS.
- D - SALINAS.

35.- LA FORMACIÓN DE HIELO ES UNO DE:

- A - LOS MENORES PELIGROS EN AVIACIÓN.
- B - LOS MAYORES PELIGROS EN AVIACIÓN.
- C - NO TIENE MAYOR IMPORTANCIA.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

36.- LA NIEBLA DE ADVECCIÓN SE FORMA CUANDO AIRE HÚMEDO SE MUEVE SOBRE _____.

- A - TIERRA O AGUA DE IGUAL TEMPERATURA.
- B - TIERRA O AGUA MÁS FRÍA.
- C - TIERRA O AGUA MÁS CALIDA.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

37.- LA NIEBLA ES LA CAUSA MÁS FRECUENTE DE REDUCCIÓN DE VISIBILIDAD EN SUPERFICIE INFERIOR A _____ Y ES UNO DE LOS PELIGROS METEOROLÓGICOS MÁS COMUNES Y PERSISTENTES EN AVIACIÓN.

- A - 1 MN.
- B - 2 MN.
- C - 3 MN.
- D - 4 MN.

38.- LA NIEBLA PUEDE FORMARSE DEBIDO A:

A - POR ENFRIAMIENTO DEL AIRE HASTA SU PUNTO DE ROCÍO.

B - POR AUMENTO DE LA RADIACIÓN.

C - POR ENFRIAMIENTO DEL AIRE HASTA SU PUNTO DE ROCÍO Y AUMENTO DE LA HUMEDAD DEL AIRE CERCA DE LA SUPERFICIE.

D - POR LA DISMINUCIÓN DE LA TEMPERATURA AMBIENTE Y EL AUMENTO DE LA HUMEDAD RELATIVA.

39.- LA RELACIÓN ENTRE LA TEMPERATURA DEL AIRE Y LA TEMPERATURA DEL PUNTO DE ROCÍO, ES LLAMADA DIFERENCIA PSICROMÉTRICA. A MEDIDA QUE ES MENOR, LA HUMEDAD RELATIVA AUMENTA. LA DIFERENCIA ENTRE LA TEMPERATURA DE SUPERFICIE Y EL PUNTO DE ROCÍO, ES IMPORTANTE:

A - NO TIENE NINGUNA IMPORTANCIA.

B - PARA SABER QUE PUEDE EXISTIR FORMACIÓN DE ESTRATOS.

C - PARA EL PRONÓSTICO DE NIEBLA.

D - PARA EL PRONÓSTICO DE BRUMA Y LLUVIA.

40.- LAS CORRIENTES CONVECTIVAS SON MÁS ACTIVAS:

A - EN LOS MESES DE PRIMAVERA.

B - EN LAS TARDES CALUROSAS DE VERANO, CON VIENTOS FUERTES.

C - DURANTE EL PRIMER MES DE OTOÑO.

D - EN LAS TARDES CALUROSAS DE VERANO, CON VIENTOS LEVES.

41.- LAS CORRIENTES CONVECTIVAS SON UNA DE LAS CAUSAS MÁS COMUNES DE LA TURBULENCIA. ESTAS CORRIENTES SON:

A - MOVIMIENTOS DE AIRE VERTICAL Y HORIZONTAL.

B - MOVIMIENTOS DE AIRE VERTICAL, TANTO ASCENDENTES COMO DESCENDENTES.

C - MOVIMIENTOS DE AIRE HORIZONTALES.

D - MOVIMIENTOS DE AIRE VERTICAL, TANTO ASCENDENTES COMO DESCENDENTES, DONDE ESTAS ÚLTIMAS TIENEN MAYOR VELOCIDAD VERTICAL.

42.- LAS LÍNEAS QUE UNEN PUNTOS DE IGUAL PRESIÓN BAROMÉTRICA, SE DENOMINAN:

A - ISOGÓNICAS.

B - ISOTERMAS.

C - ISÓBARAS.

D - ISÓTACAS.

43.- LAS LÍNEAS QUE UNEN PUNTOS DE IGUAL TEMPERATURA SE DENOMINAN:

A - ISOGÓNICAS.

B - ISOTERMAS.

C - ISÓBARAS.

D - ISÓTACAS.

44.- LAS LÍNEAS QUE UNEN PUNTOS DE IGUAL VELOCIDAD DEL VIENTO SE DENOMINAN:

A - ISOGÓNICAS.

B - ISOTERMAS.

C - ISÓBARAS.

D - ISÓTACAS.

45.- LAS NUBES ALTAS INCLUYEN A:

A - ESTRATOS, ESTRATO-CÚMULOS Y CÚMULOS DE BUEN TIEMPO.

B - CIRRUS, CIRROCÚMULOS Y CIRROSTRATUS.

C - CÚMULOS CONGESTUS Y CÚMULONIMBUS.

D - ALTOCÚMULOS CASTELLANOS, LENTICULARES Y ROTORES.

46.- LAS NUBES DE DESARROLLO VERTICAL INCLUYEN A:

A - ESTRATOS, ESTRATO-CÚMULOS Y CÚMULOS DE BUEN TIEMPO.

B - CÚMULOS CONGESTUS Y CÚMULOSNIMBUS.

C - ALTOSTRATOS, ALTOCÚMULOS Y NIMBOSTRATUS.

D - CIRRUS, CIRRUS-ESTRATOS Y CIRRUS-CÚMULOS.

47.- LAS NUBES ESTÁN DIVIDIDAS EN CUATRO FAMILIAS: NUBES ALTAS, NUBES MEDIAS, NUBES BAJAS Y NUBES DE DESARROLLO VERTICAL. LAS NUBES MEDIAS INCLUYEN A:

- A - CIRRUS, CIRRO-CÚMULOS Y CIRRO-ESTRATOS.
- B - ESTRATO-CÚMULOS Y CÚMULOS DE BUEN TIEMPO.
- C - ALTOSTRATOS, ALTOCÚMULOS Y NIMBOSTRATOS.
- D - ALTOSTRATOS, ALTOCÚMULOS Y CUMULONIMBUS.

48.- LA TURBULENCIA DE ESTELA, DESARROLLA VÓRTICES DESDE LOS EXTREMOS DE LAS ALAS AL DESPEGAR. ESTOS VÓRTICES SE FORMAN CUANDO EL AVIÓN EN ACTITUD DE VUELO EMPIEZA A ASCENDER. LA FUERZA DE ÉSTOS ES PROPORCIONAL:

- A - A LA ENVERGADURA DE LA AERONAVE.
- B - AL PESO DE LA AERONAVE.
- C - AL LARGO DE LA AERONAVE.
- D - A LA SUPERFICIE ALAR.

49.- LA VARIACIÓN DE LA TEMPERATURA CON RESPECTO A LA ALTITUD, SE DEFINE “GRADIENTE VERTICAL DE TEMPERATURA” Y EL PROMEDIO DE DESCENSO DE TEMPERATURA ES DE APROXIMADAMENTE:

- A - 1° POR CADA 1.000 PIES (300 M.)
- B - 2° POR CADA 1.000 PIES (300 M.)
- C - 3° POR CADA 1.000 PIES (300 M.)
- D - 4° POR CADA 1.000 PIES (300 M.)

50.- LA ZONA ENTRE DOS MASAS DE AIRE DE DIFERENTES CARACTERÍSTICAS, ES UNA ZONA FRONTAL O FRENTE. EN ESTA ZONA, LA TEMPERATURA, HUMEDAD Y VIENTO, _____ EN DISTANCIAS CORTAS:

- A - CAMBIA LENTAMENTE.
- B - NO CAMBIA.
- C - CAMBIA RÁPIDAMENTE.
- D - CAMBIA LENTAMENTE PRIMERO Y LUEGO ES ESTACIONARIO.

51.- LA ZONA SOBRE LA CUAL LA MASA DE AIRE ADQUIERE SU IDENTIDAD DE TEMPERATURA Y HUMEDAD, SE DENOMINA “REGIÓN DE ORIGEN”. ESTAS SON MUCHAS Y VARIADAS, PERO LAS MEJORES REGIONES PARA FORMAR MASAS DE AIRE SON:

A - SÓLO LAS REGIONES POLARES Y LOS OCÉANOS.

B - LAS REGIONES POLARES, OCÉANOS POLARES Y TROPICALES Y GRANDES ÁREAS DESÉRTICAS.

C - LOS OCÉANOS TROPICALES Y POLARES, LOS GRANDES DESIERTOS Y LOS SALARES.

D - LOS SALARES, OCÉANOS POLARES, DESIERTOS Y LAS GRANDES SELVAS.

52.- LOS REMOLINOS SON UN SIGNO DE:

A - AIRE INESTABLE Y SECO, GENERALMENTE HASTA UNA ALTURA CONSIDERABLE.

B - AIRE ESTABLE Y HÚMEDO, GENERALMENTE HASTA UNA ALTURA ILIMITADA.

C - AIRE ESTABLE Y SECO, EL VUELO GENERALMENTE SERÁ SUAVE.

53.- LOS TRES PRINCIPALES TIPOS DE FRENTE SON: FRENTE FRÍO, FRENTE CALIENTE Y FRENTE ESTACIONARIO. SE DICE QUE ESTAMOS EN PRESENCIA DE UN FRENTE FRÍO:

A - CUANDO NINGUNA DE LAS MASAS ES REEMPLAZADA POR LA OTRA.

B - CUANDO EN SUPERFICIE, EL AIRE FRÍO ALCANZA Y REEMPLAZA AL AIRE CÁLIDO, ELEVÁNDOLO.

C - CUANDO EL AIRE CALIENTE ALCANZA Y REEMPLAZA AL AIRE FRÍO.

D - CUANDO EN SUPERFICIE, EL AIRE FRÍO ALCANZA Y ES ELEVADO POR EL AIRE CÁLIDO.

54.- NIEBLA DE LADERA SE FORMA COMO RESULTADO DE AIRE HÚMEDO ESTABLE, ENFRIADO ADIABÁTICAMENTE, A MEDIDA QUE:

A - ASCIENDE POR UNA PENDIENTE.

B - DESCENDE POR UNA PENDIENTE.

C - SE MANTIENE EN LA PENDIENTE.

D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

55.- NUBES CONVECTIVAS EN EL LADO BARLOVENTO DE LAS MONTAÑAS, SIGNIFICA:

A - AIRE INESTABLE.

B - AIRE ESTABLE.

C - AIRE TURBULENTO.

D - AIRE ESTACIONARIO.

56.- NUBES LENTICULARES ESTACIONARIAS Y/O ROTOR INDICAN EXISTENCIA DE UNA:

- A - TURBULENCIA DE AIRE CLARO.
- B - AIRE INESTABLE Y TURBULENTO.
- C - ONDA DE MONTAÑA.
- D - VIENTOS EXTREMOS.

57.- OBSTRUCCIONES TALES COMO, EDIFICIOS, ÁRBOLES Y TERRENOS ABRUPTOS, OBSTACULIZAN EL PASO DEL VIENTO Y LO CONVIERTEN EN UN FLUJO TURBULENTO, DENOMINADO "TURBULENCIA MECÁNICA". ESTA DEPENDE DE LA VELOCIDAD DEL VIENTO Y DE LAS IRREGULARIDADES DE LAS OBSTRUCCIONES. AL RESPECTO, LAS ÁREAS DE AEROPUERTOS (AERÓDROMOS), _____:

- A - NUNCA SON VULNERABLES.
- B - SON ESPECIALMENTE VULNERABLES.
- C - OCASIONALMENTE SON VULNERABLES.
- D - SIEMPRE SON VULNERABLES.

58.- PARA PRECISAR EL GRADO DE TURBULENCIA, SE DICE QUE ES LIGERA, CUANDO:

- A - SE DESPLAZAN LOS OBJETOS NO ADHERIDOS EN EL INTERIOR DE LA AERONAVE.
- B - EXISTE DIFICULTAD PARA CAMINAR DENTRO DE UNA AERONAVE.
- C - ES PERCEPTIBLE.
- D - EXISTE UNA VIBRACIÓN CONSTANTE.

59.- PARA PRECISAR EL GRADO DE TURBULENCIA, SE DICE QUE ES MODERADA, CUANDO:

- A - SE DESPLAZAN LOS OBJETOS NO ADHERIDOS EN EL INTERIOR DE LA AERONAVE.
- B - EXISTE DIFICULTAD PARA CAMINAR DENTRO DE UNA AERONAVE.
- C - ES PERCEPTIBLE.
- D - EXISTE UNA VIBRACIÓN CONSTANTE.

60.- PARA PREVENIR EL PELIGRO DE TURBULENCIA, CORTANTE DE VIENTO O CIZALLE, DURANTE LA APROXIMACIÓN DE ATERRIZAJE, SE DEBERÁ _____ LA VELOCIDAD NORMAL DE APROXIMACIÓN DEL PLANEADOR.

A - MANTENER.

B - AUMENTAR.

C - DISMINUIR.

D - DISMINUIR HASTA LA VELOCIDAD DE MÍNIMA DE FLAPS.

61.- PARA PRODUCIR PRECIPITACIONES SIGNIFICATIVAS, LAS NUBES GENERALMENTE TIENEN UN ESPESOR DE:

A - 1.500 PIES O MENOS.

B - 2.000 PIES.

C - 3.000 PIES.

D - 4.000 PIES O MÁS.

62.- PRECIPITACIÓN ES UN TÉRMINO QUE INCLUYE:

A - PRECIPITACIÓN LÍQUIDA Y CONGELANTE.

B - PRECIPITACIÓN CONGELANTE O HELADA.

C - PRECIPITACIÓN LÍQUIDA, CONGELANTE Y HELADA.

D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

63.- PUNTO DE ROCÍO ES:

A - AQUÉLLA QUE RELACIONA EL VAPOR DE AGUA REALMENTE EXISTENTE EN LA ATMÓSFERA, CON EL QUE PODRÍA LLEGAR A CONTENER.

B - LA TEMPERATURA A QUE EL AIRE DEBE ENFRIARSE, PARA QUE QUEDE SATURADO POR EL VAPOR DE AGUA PRESENTE EN LA ATMÓSFERA.

C - LA RELACIÓN ENTRE LA TEMPERATURA DEL AIRE Y LA HUMEDAD RELATIVA.

D - ES LA QUE DETERMINA LA CANTIDAD MÁXIMA DE VAPOR DE AGUA QUE EL AIRE PUEDE CONTENER.

64.- ¿QUÉ SIGNIFICA EL TÉRMINO VIRGA?

A - INTERCAMBIO DE CALOR SIN VARIAR LA TEMPERATURA.

B - ES LA PRECIPITACIÓN DESDE LA NUBE, QUE SE EVAPORA EN AIRE MÁS SECO BAJO ELLA Y NO LLEGA A LA TIERRA.

C - TÉRMINO GENERAL PARA LAS PARTÍCULAS DE AGUA O HIELO.

D - ES LA PRECIPITACIÓN DESDE LA NUBE, QUE SE EVAPORA EN AIRE MÁS HÚMEDO BAJO ELLA Y NO LLEGA A LA TIERRA.

65.- RECUERDE QUE LOS RAYOS FRECUENTES, INDICAN UNA TORMENTA DEL TIPO:

A - SUAVE.

B - LIGERA.

C - SEVERA.

D - OCASIONAL.

66.- SE DICE QUE ESTAMOS EN PRESENCIA DE UN FRENTE CALIENTE:

A - CUANDO EL AIRE CALIENTE ALCANZA Y REEMPLAZA AL AIRE FRÍO. EL AIRE CALIENTE SE DESLIZA HACIA ARRIBA SOBRE EL AIRE FRÍO, INCIDIENDO DIRECTAMENTE SOBRE ÉL.

B - CUANDO EN SUPERFICIE, EL AIRE FRÍO ALCANZA Y REEMPLAZA AL AIRE CÁLIDO, ELEVÁNDOLO.

C - CUANDO NINGUNA DE LAS MASAS ES REEMPLAZADA POR LA OTRA.

D - CUANDO EL AIRE CALIENTE ALCANZA Y REEMPLAZA AL AIRE FRÍO. EL AIRE CALIENTE SE DESLIZA HACIA ARRIBA SOBRE EL AIRE FRÍO, CARECIENDO DE EMPUJE DIRECTO SOBRE ÉL.

67.- SE DICE QUE ESTAMOS EN PRESENCIA DE UN FRENTE ESTACIONARIO:

A - CUANDO EL AIRE CALIENTE ALCANZA Y REEMPLAZA AL AIRE FRÍO.

B - CUANDO EN SUPERFICIE, EL AIRE FRÍO ALCANZA Y REEMPLAZA AL AIRE CÁLIDO, ELEVÁNDOLO.

C - CUANDO NINGUNA DE LAS MASAS ES REEMPLAZADA POR LA OTRA.

D - CUANDO EN SUPERFICIE, EL AIRE FRÍO ALCANZA Y ES ELEVADO POR EL AIRE CÁLIDO.

68.- SE FORMA NIEBLA, CUANDO LA DIFERENCIA PSICROMÉTRICA ENTRE LA TEMPERATURA DEL MEDIO AMBIENTE Y LA TEMPERATURA DE ROCÍO ES DE:

A - 1° C O MENOS.

B - 2° C O MENOS.

C - 3° C O MENOS Y DISMINUYENDO.

D - 4° C O MÁS, DEPENDIENDO DE LA HUMEDAD RELATIVA.

69.- SI EXISTE BRUMA PRESENTE _____ ATERRIZAR CON EL SOL EN CONTRA.

A - NO ES PELIGROSO.

B - LA VISIBILIDAD DEL PILOTO NO ES AFECTADA.

C - LA VISIBILIDAD ES REDUCIDA, PERO NO ES DE CONSIDERACIÓN.

D - ES PELIGROSO.

70.- T.A.C. (TURBULENCIA DE AIRE CLARO) ES MÁS FUERTE EN VERANO CUANDO EL CONTRASTE DE TEMPERATURA ES MAYOR ENTRE EL AIRE FRÍO Y CALIENTE:

A - VERDADERO.

B - FALSO.

71.- TODOS LOS PILOTOS A EXCEPCIÓN DE _____ PARA EXPLORAR LAS TORMENTAS TROPICALES Y HURACANES, DEBEN EVITAR ESTAS TORMENTAS PELIGROSAS.

A - LOS PILOTOS DE PLANEADOR.

B - AQUELLOS ESPECIALMENTE ENTRENADOS.

C - LOS PILOTOS CON HABILITACIÓN IFR.

D - LOS PILOTOS DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA.

72.- TURBULENCIA EN FORMA DE ONDAS DE MONTAÑA, ES PROBABLE ENCONTRARLA EN:

A - LAS CERCANÍAS A UNA CORRIENTE DE CHORRO.

B - LAS CERCANÍAS A LA CORRIENTE DE HUMBOLT.

C - LAS CERCANÍAS A UNA CORRIENTE DE AIRE ASCENDENTE.

D - LAS CERCANÍAS A UNA CORRIENTE ASCENDENTE.

73.- UD. PODRÁ ENCONTRAR GRANIZOS CON CUALQUIER TEMPESTAD, ESPECIALMENTE BAJO EL YUNQUE DE UN:

- A - GRAN ESTRATOS.
- B - GRAN CÚMULO.
- C - GRAN CUMULONIMBUS.
- D - GRAN CÚMULO CASTELLANOS.

74.- UNA ATMÓSFERA TURBULENTA, ES AQUELLA EN LA CUAL:

- A - LAS CORRIENTES DE AIRE NO CAMBIAN.
- B - LAS CORRIENTES DE AIRE SE MANTIENEN EN GRANDES DISTANCIAS.
- C - LAS CORRIENTES DE AIRE CAMBIAN CONSIDERABLEMENTE EN CORTAS DISTANCIAS.
- D - LAS CORRIENTES DE AIRE CAMBIAN CONSIDERABLEMENTE EN LARGAS DISTANCIAS.

75.- UNA CÉLULA DE TORMENTA DURANTE SU CICLO DE VIDA PROGRESA A TRAVÉS DE TRES ETAPAS. LA CARACTERÍSTICA DE LA ETAPA DE CÚMULOS ES:

- A - UNA CORRIENTE DE AIRE DESCENDENTE.
- B - UNA CORRIENTE DE AIRE ASCENDENTE.
- C - UN VIENTO ARRACHADO.
- D - UNA CORRIENTE DE AIRE ASCENDENTE Y DESCENDENTE.

76.- UNA LÍNEA DE TURBONADA ES UNA BANDA ESTRECHA NO FRONTAL DE TORMENTAS ACTIVAS. A MENUDO SE DESARROLLAN _____ DE UN FRENTE FRÍO EN AIRE INESTABLE HÚMEDO, PERO SE PUEDE DESARROLLAR EN UN AIRE INESTABLE, LEJOS DE CUALQUIER FRENTE.

- A - ATRÁS.
- B - EN MEDIO.
- C - DELANTE.
- D - EN ALTURA.

77.- UNA NUBE CONVECTIVA O CÚMULOS SE FORMA EN LA PARTE SUPERIOR DE LA TÉRMICA. LOS CÚMULOS SON SIGNOS _____ DE LA PRESENCIA DE TÉRMICAS, PERO ÉSTAS CRECEN Y DESAPARECEN.

A - NEGATIVOS.

B - POSITIVOS.

C - NEUTRALES.

D - DE CONSIDERACIÓN.

78.- UNA NUBE ESTÁ CONSTITUÍDA POR:

A - AGUA LÍQUIDA, CRISTALES DE HIELO O UNA MEZCLA DE AMBOS.

B - SÓLO AGUA LÍQUIDA.

C - SÓLO CRISTALES DE HIELO.

D - POLVO O HUMO.

79.- UNA TORMENTA INDIVIDUAL PUEDE ABARCAR DESDE 5 MILLAS NÁUTICAS (8 KILÓMETROS), A MÁS DE:

A - 10 MN DE DIÁMETRO.

B - 20 MN DE DIÁMETRO.

C - 25 MN DE DIÁMETRO.

D - 30 MN DE DIÁMETRO.

80.- UN AUMENTO DE LA TEMPERATURA CON LA ALTURA SE DEFINE COMO UNA “INVERSIÓN DE TEMPERATURA”, SE DICE ENTONCES QUE EL “GRADIENTE” ES NEGATIVO:

A - VERDADERO.

B - FALSO.

81.- UNA “VAGUADA” SE DEFINE COMO:

A - UN ÁREA ELONGADA DE UN SISTEMA DE BAJAS PRESIONES.

B - UN ÁREA ELONGADA DE UN SISTEMA DE ALTAS PRESIONES.

C - UN ÁREA NEUTRAL QUE SEPARA A LA VEZ A DOS CENTROS DE ALTAS Y DOS CENTROS DE BAJA PRESIÓN.

D - UN ÁREA ELONGADA DE UN COLLADO.

82.- UNA ZONA QUE SE CARACTERIZA POR ISÓBARAS CERRADAS QUE AUMENTAN SU VALOR HACIA EL EXTERIOR, ES LLAMADO TAMBIÉN CICLÓN. LA CURVATURA CICLÓNICA TIENE LA DIRECCIÓN DE LOS PUNTEROS DEL RELOJ EN EL HEMISFERIO SUR, SE DENOMINA:

A - CENTRO DE ALTA PRESIÓN.

B - CENTRO DE BAJA PRESIÓN.

C - COLLADO.

D - DORSAL.

Materia : NAVEGACION P. PLANEADOR

Cantidad de Preguntas : 33

1.- ÁNGULO DE CORRECCIÓN DEL VIENTO ES LA CORRECCIÓN APLICADA AL CURSO PARA ESTABLECER UN RUMBO DE MANERA QUE LA TRAYECTORIA COINCIDA CON EL CURSO.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

2.- ÁNGULO DE DERIVA, ES EL ÁNGULO ENTRE:

A - RUMBO Y CURSO.

B - RUMBO Y TRAYECTORIA.

C - DERROTA Y TRAYECTORIA.

D - TRACK Y CURSO.

3.- ÁNGULO DE DERIVA ES EL ÁNGULO ENTRE EL RUMBO Y LA TRAYECTORIA.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

4.- ¿CUÁL ALTERNATIVA DEFINE EN MEJOR FORMA EL SIGUIENTE ENUNCIADO? LA LÍNEA QUE UNE PUNTOS DE 0° VARIACIÓN MAGNÉTICA SE DENOMINA:

A - ISOGÓNICA.

B - AGÓNICA.

C - ISÓTACA.

D - ISOTERMA.

5.- ¿CUÁL ALTERNATIVA DEFINE EN MEJOR FORMA EL SIGUIENTE ENUNCIADO? LAS LÍNEAS QUE UNEN PUNTOS DE LA SUPERFICIE DE LA TIERRA DE IGUAL VARIACIÓN MAGNÉTICA, SE DENOMINAN:

A - LÍNEAS ISOTERMAS.

B - LÍNEAS ISÓTACAS.

C - LÍNEAS ISÓBARAS.

D - LÍNEAS ISOGÓNICAS.

6.- ¿CUÁL ES EL RUMBO MAGNÉTICO ENTRE EL AERODROMO DE SAN FELIPE Y VITACURA, CONSIDERANDO UNA VARIACIÓN MAGNÉTICA DE 4 GRADOS ESTE?

A - 203°

B - 215°

C - 198°

D - 164°

7.- ¿CUÁL ES EL RUMBO MAGNÉTICO ENTRE EL AERODROMO DE VITACURA Y LA VICTORIA DE CHACABUCO, CONSIDERANDO UNA VARIACIÓN MAGNETICA DE 4 GRADOS ESTE?

A - 348°

B - 353°

C - 335°

D - 357°

8.- ¿CUÁL ES LA DISTANCIA QUE HAY ENTRE LOS PUNTOS 1 Y 2? 1-. 32°49' S 70°39' W. 2-. 33°22' S 70°35' W. (UTILICE CARTA)

A - 41 MS.

B - 62 KMS.

C - 35 MN.

D - 57 KMS.

9.- ¿CUÁL ES LA DISTANCIA QUE HAY ENTRE LOS PUNTOS 1 Y 2? 1-. 33°46' S 70°25' W. 2-. 32°49' S 70°39' W.

A - 59 MN.

B - 54 MN.

C - 62 MS.

D - 58 MS.

10.- ¿CUÁL ES LA ORIENTACIÓN DE LA PISTA DE LOS GOMEROS EN LA VI REGIÓN?

A - 02-20.

B - 36-18.

C - 09-27.

D - 17-35.

11.- CURSO (TÉRMINO AERONÁUTICO) ES EL RECORRIDO DESEADO DE UN PLANEADOR Y/O AVIÓN SOBRE LA SUPERFICIE DE LA TIERRA O LA DIRECCIÓN DE LA LÍNEA TRAZADA SOBRE UNA CARTA QUE REPRESENTA EL RECORRIDO DESEADO.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

12.- DETERMINE LA VAV, SI SU VAI ES 180 KMS/H Y ESTA VOLANDO A 10.000 PIES DE ALTITUD SOBRE EL AERÓDROMO DE VITACURA Y TIENE UNA TEMPERATURA DE -15° C.

A - 130 KTS.

B - 216 KMS/H.

C - 190 MS/H.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

13.- DETERMINE LA VAV, SI SU VAI ES 75 KMS/H (LA VAC ES IGUAL A LA VAI) Y ESTA VOLANDO A 8.000 PIES DE ALTITUD SOBRE EL AERÓDROMO DE SAN RAFAEL Y TIENE UNA TEMPERATURA DE +3° C.

A - 85 KMS/H.

B - 110 MS/H.

C - 168 KMS/H.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

14.- DISTANCIA ANGULAR, MEDIDA SOBRE UN ARCO DE MERIDIANO, QUE HAY ENTRE UN PUNTO DE LA SUPERFICIE TERRESTRE Y EL ECUADOR, SE DENOMINA:

A - MERIDIANOS.

B - LONGITUD.

C - LATITUD.

D - KILÓMETROS.

15.- EL ECUADOR DIVIDE CADA MERIDIANO Y LA TIERRA MISMA EN DOS MITADES EXACTAS.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

16.- EL RUMBO ES EL RECORRIDO REAL SOBRE EL TERRENO EFECTUADO EN EL VUELO (SI SE HA EFECTUADO LA CORRECCIÓN APROPIADA POR EL VIENTO, LA TRAYECTORIA Y EL CURSO SERÁN IDÉNTICOS).

A - VERDADERO.

B - FALSO.

17.- LA CARTOGRAFÍA SE DIVIDE EN:

A - CARTAS, MAPAS Y PLANOS.

B - CARTAS, MAPAS Y DIBUJOS TÉCNICOS.

C - PLANOS Y DIBUJOS TÉCNICOS Y CARTAS.

D - MAPAS, DIBUJOS TÉCNICOS Y PLANOS.

18.- LA DIFERENCIA DE ELEVACIÓN ENTRE LOS AERÓDROMOS DE VITACURA Y CHICUREO ES:

A - 350 PIES.

B - 64 YARDAS.

C - 111 METROS.

D - 180 PULGADAS.

19.- LA DIFERENCIA DE ELEVACIÓN ENTRE LOS AERÓDROMOS DE VITACURA Y LA VICTORIA DE CHACABUCO ES:

A - 111 PIES APROXIMADAMENTE

B - 70 METROS.

C - 180 PIES.

D - 55 METROS.

20.- LA MEDIDA ANGULAR QUE SE UTILIZA PARA MEDIR LA DISTANCIA ENTRE EL MERIDIANO DE GREENWICH Y CUALQUIER PUNTO, SE DENOMINA.

A - PARALELOS.

B - LONGITUD.

C - LATITUD.

D - MILLAS NÁUTICAS.

21.- LATITUD ES LA DISTANCIA _____ MEDIDA DESDE EL CENTRO DE LA TIERRA EN UNA DIRECCIÓN DE NORTE A SUR A TRAVÉS DE _____ DESDE EL _____ Y DESIGNADA _____ PARA INDICAR LA DIRECCIÓN DE LA MEDICIÓN.

- A - LINEAL 90° POLO N O S.
- B - ANGULAR 180° POLO W O E.
- C - ANGULAR 90° ECUADOR N O S.
- D - LINEAL 180° ECUADOR W O E.

22.- LONGITUD ES LA DISTANCIA _____ DESDE EL CENTRO DE LA TIERRA ENTRE EL PRIMER MERIDIANO Y EL MERIDIANO DE UN PUNTO EN LA TIERRA, MEDIDA HACIA EL _____ DESDE EL PRIMER MERIDIANO A TRAVÉS DE _____ Y DESIGNADA _____ PARA INDICAR LA DIRECCIÓN DE LA MEDICIÓN.

- A - LINEAL OESTE O HACIA ESTE 90° N O S.
- B - ANGULAR OESTE O HACIA ESTE 180° W O E.
- C - ANGULAR NORTE O HACIA SUR 90° N O S.
- D - LINEAL NORTE O HACIA SUR 180° W O E.

23.- LOS CÍRCULOS MÁXIMOS SON AQUELLOS QUE POSEEN TODOS SUS PUNTOS EQUIDISTANTES DE LOS POLOS Y LA DIVIDE EN DOS HEMISFERIOS, NORTE Y SUR. PERPENDICULARES AL ECUADOR, ES DECIR PASANDO POR LOS POLOS, ESTÁN OTROS CÍRCULOS MÁXIMOS QUE SE DENOMINAN MERIDIANOS.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

24.- LOS MERIDIANOS SON TODOS CÍRCULOS MÁXIMOS QUE CORTAN LA TIERRA POR SU EJE.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

25.- ¿QUÉ DIFERENCIA HORARIA DEBIERA HABER ENTRE EL PARALELO 33° SUR Y EL ECUADOR A LA MISMA LONGITUD?

- A - (- 3)
- B - (- 5)
- C - (0)
- D - (5)

26.- ¿QUÉ DISTANCIA ANGULAR HAY ENTRE LA LONGITUD 70° Y 71° OESTE?

- A - 60 MINUTOS DE ARCO.
- B - 60 MILLAS NÁUTICAS.
- C - 111 KILÓMETROS.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

27.- ¿QUÉ DISTANCIA HAY ENTRE EL PARALELO 32° Y 33° SUR?

- A - 60 MINUTOS DE ARCO.
- B - 60 MILLAS NÁUTICAS.
- C - 111 KILÓMETROS.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

28.- ¿QUÉ SON LOS MERIDIANOS?

- A - LÍNEAS DE UNIÓN DE LOS POLOS GEOGRAFICOS POR LA SUPERFICIE DE LA TIERRA CON DIRECCION NORTE-SUR
- B - LÍNEAS DE DIRECCIÓN CONSTANTE PARALELAS AL ECUADOR.
- C - LÍNEAS RECTAS QUE UNEN DOS PUNTOS CUALESQUIERA DE LA TIERRA.
- D - LÍNEAS CONVERGENTES.

29.- ¿QUÉ SON LOS PARALELOS?

- A - LÍNEAS DE DIRECCIÓN CONSTANTE QUE UNEN LOS POLOS.
- B - LÍNEAS DE DIRECCIÓN CONSTANTE PARALELAS AL ECUADOR.
- C - LÍNEAS RECTAS QUE UNEN DOS PUNTOS CUALESQUIERA DE LA TIERRA.
- D - LÍNEAS CONVERGENTES.

30.- RUMBO ES LA DIRECCIÓN HACIA LA CUAL SE ORIENTA LA NARIZ DEL PLANEADOR DURANTE EL VUELO.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

31.- SON CÍRCULOS MÁXIMOS:

- A - LOS MERIDIANOS Y PARALELOS.
- B - LOS PARALELOS Y EL ECUADOR.
- C - LOS MERIDIANOS Y EL ECUADOR.
- D - EL ECUADOR Y LOS POLOS.

32.- SON CÍRCULOS MENORES:

- A - LOS MERIDIANOS.
- B - LOS PARALELOS.
- C - EL ECUADOR.
- D - LOS POLOS.

33.- VELOCIDAD AÉREA VERDADERA (V.A.V.), ES LA VELOCIDAD AÉREA INDICADA CORREGIDA POR ERROR DE INSTALACIÓN.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

Materia : **PROCEDIMIENTOS DE VUELO P. PLANEADOR**
Cantidad de Preguntas : **32**

1.- AL APROXIMARSE DOS PLANEADORES DE FRENTE AL MISMO NIVEL, SUS PILOTOS DEBERÁN VIRAR UNO A LA IZQUIERDA Y EL OTRO A LA DERECHA.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

2.- AL FALLAR EL MOTOR DEL AVIÓN REMOLCADOR DURANTE LA CARRERA DE DESPEGUE, EL PLANEADOR ANTE TAL EMERGENCIA, DEBERÁ:

A - CONTINUAR RECTO TRAS EL AVIÓN.

B - DESENGANCHARSE Y DESVIARSE DE LA TRAYECTORIA DEL AVIÓN.

C - DESENGANCHARSE Y RODAR POR LA DERECHA DE LA PISTA.

D - DESENGANCHARSE Y FRENAR EN LA RECTA.

3.- AL MOVER LA PALANCA DE CONTROL DE VUELO HACIA ATRÁS, PRODUCIRÁ:

A - EL TIMÓN DE DIRECCIÓN SE DEFLECTA HACIA LA DERECHA.

B - EL TIMÓN DE DIRECCIÓN SE DEFLECTA HACIA LA IZQUIERDA.

C - EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD SE DEFLECTA HACIA ARRIBA.

D - EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD SE DEFLECTA HACIA ABAJO.

4.- AL MOVER LA PALANCA DE CONTROL DE VUELO HACIA LA DERECHA, PRODUCIRÁ:

A - EL ALERÓN IZQUIERDO BAJARÁ Y EL DERECHO SUBIRÁ.

B - EL ALERÓN DERECHO BAJARÁ Y EL IZQUIERDO SUBIRÁ.

C - LA PALANCA EN SU MOVIMIENTO DERECHA-IZQUIERDA, MUEVE EL TIMÓN DE DIRECCIÓN.

D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

5.- A SOLICITUD DEL PASAJERO, PUEDE EL PILOTO AL MANDO REALIZAR:

- A - ACROBACIA BÁSICA.
- B - ACROBACIA, LOOP, SPIN U OTRAS MANIOBRAS.
- C - SÓLO VUELO INVERTIDO Y LOOP.
- D - NINGUNA MANIOBRA ACROBÁTICA ES PERMITIDA.

6.- ¿CUÁL DE LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL, ES MÁS PELIGROSA PERDER EN VUELO?

- A - FRENOS.
- B - PEDALES.
- C - ALERONES.
- D - TIMÓN DE PROFUNDIDAD.

7.- ¿CUÁLES DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS DEBEN IR A BORDO DE LA AERONAVE?

- A - CERTIFICADO DE MATRÍCULA DE LA AERONAVE.
- B - CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD VIGENTE
- C - LISTA DE CHEQUEO DE LA AERONAVE.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

8.- CUANDO EL PLANEADOR REMOLCADO RECIBE LA SEÑAL DE SOLTAR EL CABLE, INMEDIATAMENTE DESPUÉS DEL CORTE VIRARÁ:

- A - 90 GRADOS A SU DERECHA.
- B - 180 GRADOS A SU DERECHA.
- C - 45 GRADOS A SU IZQUIERDA.
- D - 360 GRADOS A SU IZQUIERDA.

9.- ¿DE QUIÉN ES LA RESPONSABILIDAD QUE EL PASAJERO PERMANEZCA EN SU CABINA CÓMODAMENTE INSTALADO Y CON SU CINTURÓN DE SEGURIDAD, DE CINTURA Y HOMBROS BIEN PUESTOS?

- A - DEL PASAJERO Y PILOTO AL MANDO.
- B - DEL EXPLOTADOR.
- C - DEL PILOTO AL MANDO.
- D - ES RESPONSABILIDAD DEL PASAJERO.

10.- DURANTE EL TIEMPO DE VUELO, LA RESPONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO DEL PLANEADOR ES:

A - EL RESPONSABLE DEL MANEJO Y SEGURIDAD DEL PLANEADOR COMO ASIMISMO DE SU PASAJERO.

B - LA RESPONSABILIDAD ES COMPARTIDA CON SU PASAJERO.

C - LA RESPONSABILIDAD ES EXCLUSIVA DEL INSTRUCTOR DE VUELO

D - LA RESPONSABILIDAD ES DEL EXPLOTADOR.

11.- DURANTE LOS VUELOS REMOLCADOS, SEAN ÉSTOS LOCALES O DE CRUCERO, LA RESPONSABILIDAD DE LA OPERACIÓN RECAE EN:

A - EL PILOTO AL MANDO DEL PLANEADOR.

B - COMPARTIDO ENTRE AMBOS PILOTOS, (DEL PLANEADOR Y PILOTO REMOLCADOR).

C - PILOTO REMOLCADOR ÚNICAMENTE.

D - DEL EXPLOTADOR.

12.- EL ESTABILIZADOR DE PROFUNDIDAD DE UN PLANEADOR SE USA PARA:

A - MANTENER LA DIRECCIÓN DEL VUELO.

B - FRENAR UN POCO LA VELOCIDAD.

C - COMPENSAR LOS MANDOS DE PROFUNDIDAD A REQUERIMIENTO DEL PILOTO.

D - APOYAR LOS MANDOS DE PROFUNDIDAD A REQUERIMIENTO DEL PILOTO.

13.- EL ORGANISMO OFICIAL QUE TIENE LA TUICIÓN DEPORTIVA DE LA AVIACIÓN CIVIL EN CHILE ES:

A - LA O.A.C.I.

B - LA F.A.I.

C - LA FEDACH.

D - LA D.G.A.C.

14.- EL PILOTO AL MANDO NO DEBERÁ DISPONER A BORDO DEL PLANEADOR INFORMACIÓN RELATIVA A LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, PUES SUS VUELOS SON PRINCIPALMENTE LOCALES.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

15.- EL PILOTO AL MANDO PUEDE AUTORIZAR AL PASAJERO A TRANSPORTAR ELEMENTOS SUELTOS, EN ENVASES DE PLÁSTICO Y/O DE VIDRIO, PARA LLEVAR AGUA U OTROS ELEMENTOS LÍQUIDOS, COMO TAMBIÉN OTROS OBJETOS SUELTOS.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

16.- EL PILOTO DEBE INFORMAR A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA COMPETENTE MÁS PRÓXIMA Y POR EL MEDIO MÁS EXPEDITO, CUALQUIER ACCIDENTE O INCIDENTE EN RELACIÓN CON EL PLANEADOR, ESPECIALMENTE SI RESULTA ALGUNA PERSONA MUERTA O CON LESIONES O CAUSA DAÑOS A TERCEROS O AL PLANEADOR.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

17.- EL PILOTO DE LA AERONAVE DEBE PORTAR Y VOLAR SIEMPRE Y EN TODA OPERACIÓN AÉREA CON SU LICENCIA DE PILOTO VIGENTE.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

18.- EL RESPONSABLE DE LA VERIFICACIÓN DE PRE-VUELO DE UN PLANEADOR ES:

A - EL PILOTO.

B - EL DIRECTOR DE TURNO.

C - EL PILOTO REMOLCADOR.

D - EL JEFE DE MANTENIMIENTO.

19.- ES NECESARIO QUE EL PILOTO LLEVE ESTACAS CON SUS RESPECTIVAS CUERDAS, PARA EL ANCLAJE DEL PLANEADOR EN CASO DE ATERRIZAJE EN POTRERO.

A - VERDADERO.

B - FALSO.

20.- INDIQUE CUÁL ES LA ALTURA MÍNIMA RECOMENDABLE PARA VOLVER A LA PISTA EN CASO DE CORTE DE CABLE, DURANTE LA FASE DE DESPEGUE.

A - A LA ALTURA QUE ME INDIQUE MI INSTRUCTOR.

B - EN NINGÚN CASO ES RECOMENDABLE VOLVER A LA PISTA.

C - A UNA ALTURA QUE ME PERMITA VIRAR CON SEGURIDAD Y PLANEAR HASTA LA PISTA, GENERALMENTE SE UTILIZA UNA ALTURA DE 100 MT. SOBRE EL TERRENO COMO MÍNIMO

D - A 300 METROS AGL COMO MÍNIMO.

21.- LA COMPONENTE QUE PRODUCE TRACCIÓN EN UN PLANEADOR ES:

- A - EL PATÍN DE COLA.
- B - EL TREN PRINCIPAL.
- C - EL PESO.
- D - EL MOTOR.

22.- LA PARTE DE LA ESTRUCTURA DEL PLANEADOR EN QUE SE UBICA EL PILOTO, SE DENOMINA:

- A - CABINA.
- B - TREN DE ATERRIZAJE
- C - FUSELAJE
- D – ALAS.

23.- LA PRUEBA DE ALTURA GANADA DE 1.000 MTS. CORRESPONDE A:

- A - EL “C” LAUREADO DE ORO.
- B - EL “C” DE ORO.
- C - EL “C” DE PLATA.
- D - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ES CORRECTA.

24.- LA “VELOCIDAD DE MANIOBRA”, ES AQUELLA VELOCIDAD DONDE SE LE PUEDE APLICAR:

- A - LA MÁXIMA DEFLEXIÓN DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD EN VUELO SIMÉTRICO Y NO EXCEDER EL FACTOR DE CARGA PERMITIDO. VELOCIDAD DE TURBULENCIA.
- B - LA MÍNIMA DEFLEXIÓN DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD EN VUELO SIMÉTRICO Y NO EXCEDER EL FACTOR DE CARGA PERMITIDO. VELOCIDAD DE CRUCERO MÁXIMA.
- C - LA MÁXIMA DEFLEXIÓN DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD EN VUELO ASIMÉTRICO, DONDE SE EXCEDE EL FACTOR DE CARGA PERMITIDO. VELOCIDAD DE TURBULENCIA.
- D - LA MÍNIMA DEFLEXIÓN DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD EN VUELO ASIMÉTRICO Y NO EXCEDER EL FACTOR DE CARGA PERMITIDO. VELOCIDAD DE CRUCERO MÁXIMA.

25.- LA “VELOCIDAD NUNCA EXCEDER” DEL PLANEADOR, ES AQUELLA QUE SI NO SE RESPETA PUEDE CAUSAR DAÑOS ESTRUCTURALES, DICHA VELOCIDAD EN FORMA ABREVIADA ES:

- A - VMO.
- B - VFE.
- C - VNE.
- D - VA.

26.- ¿QUÉ EFECTO PRODUCE EN VUELO LA APLICACIÓN DEL PEDAL DERECHO?

- A - EL TIMÓN DE DIRECCIÓN SE DEFLECTA HACIA LA DERECHA.
- B - LA NARIZ DE LA AERONAVE SE MUEVE HACIA LA DERECHA.
- C - LA BOLITA DEL INDICADOR DE VIRAJE SE DESPLAZA HACIA LA IZQUIERDA.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

27.- ¿QUÉ EFECTO PRODUCE EN VUELO LA APLICACIÓN HACIA DELANTE DE LA PALANCA DE CONTROL DE VUELO?

- A - EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD SE DEFLECTA HACIA ARRIBA.
- B - LA NARIZ DEL PLANEADOR SUBE.
- C - LA COLA DEL PLANEADOR SUBE.
- D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

28.- ¿QUÉ SIGNIFICA LA ABREVIATURA AERONÁUTICA “ARO”?

- A - OFICINA DE NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.
- B - OFICINA DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA.
- C - OFICINA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN.
- D - OFICINA NOTAM INTERNACIONAL.

29.- SE LLAMA “CERTIFICADO ANUAL”, A LA INSPECCIÓN DE RIGOR PARA OPTAR A UN NUEVO PLAZO DE OPERACIÓN.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

30.- SI EL PLANEADOR, DURANTE LA CARRERA DE DESPEGUE, SE DESVÍA DE LA DIRECCIÓN CORRECTA ROZANDO EL SUELO CON UN PLANO, SIN PERDER EL CONTROL DE LA AERONAVE, DEBE:

- A - CORREGIR DE INMEDIATO CON PEDAL CONTRARIO.
- B - CORREGIR CON EL PLANO Y PEDAL CONTRARIO.
- C - DESENGANCHARSE INMEDIATAMENTE Y FRENAR EN LA PISTA REMANENTE.
- D - FRENAR INMEDIATAMENTE Y LUEGO DESENGANCHARSE.

31.- SI UN PILOTO DE PLANEADOR PLANIFICA UN VUELO DE DISTANCIA DEBE LLEVAR LOS SIGUIENTES ELEMENTOS, COMO EQUIPO MÍNIMO E INDISPENSABLE: HERRAMIENTAS PARA UN POSIBLE DESARME DEL PLANEADOR MÁS UN JUEGO DE ESTACAS PARA SU ANCLAJE.

- A - VERDADERO.
- B - FALSO.

32.- UN PLANEADOR, COMO TODA AERONAVE, TIENE UN PLAZO AUTORIZADO DE OPERACIÓN DE DOCE MESES Y EL DOCUMENTO QUE LO ACREDITA, SE LLAMA:

- A - CERTIFICADO DE MATRÍCULA.
- B - CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.
- C - BITÁCORA.
- D - MANTENIMIENTO PROGRAMADO.

Materia : REGLAMENTACION P. PLANEADOR
Cantidad de Preguntas : 40

1.- AERÓDROMO PÚBLICO QUE SE ENCUENTRA HABILITADO PARA LA SALIDA Y LLEGADA DE AERONAVES EN VUELOS INTERNACIONALES, SE DENOMINA: (DAN 91, 91.1)

A - AERÓDROMO.

B - PISTA.

C - AEROPUERTO.

D - AERÓDROMO CONTROLADO.

2.- ÁREA DEFINIDA, EN UN AERÓDROMO TERRESTRE, DESTINADO A DAR CABIDA A LAS AERONAVES PARA LOS FINES DE EMBARQUE O DESEMBARQUE DE PASAJEROS, CORREO O CARGA, ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE, ESTACIONAMIENTO O MANTENIMIENTO, SE LLAMA: (DAN 91, 91.1)

A - LOSA DE OPERACIONES.

B - LOSA DE ESTACIONAMIENTO.

C - LOSA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE, ESTACIONAMIENTO Y COMBUSTIBLE.

D - PLATAFORMA.

3.- COMUNICACIONES. UN VUELO VFR QUE SE REALICE DENTRO DE ÁREAS, HACIA ÁREAS O A LO LARGO DE RUTAS, DESIGNADAS POR LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE, DEBE MANTENER CONTINUAMENTE LA ESCUCHA EN LA RADIOFRECUENCIA APROPIADA DE LA DEPENDENCIA DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO QUE SUMINISTRE EL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO, Y DEBE INFORMAR SU POSICIÓN A LA MISMA DEPENDENCIA CUANDO SEA NECESARIO. (DAN 91, 21.205)

A - VERDADERO.

B - FALSO.

4.- CON RESPECTO A LA PREVENCIÓN DE COLISIONES, SE ENTIENDE POR DERECHO DE PASO DE UNA AERONAVE: (DAN 91, 91.103 B)

A - RUMBO Y VELOCIDAD. LA AERONAVE QUE TENGA EL DERECHO DE PASO DEBE MANTENER SU RUMBO Y VELOCIDAD, PERO ÉSTE DERECHO NO EXIME AL PILOTO AL MANDO DE LA OBLIGACIÓN DE PROCEDER EN LA FORMA MÁS EFICAZ PARA EVITAR UNA COLISIÓN, LO QUE INCLUYE LLEVAR A CABO LAS MANIOBRAS ANTICOLISIÓN NECESARIAS BASÁNDOSE EN LOS AVISOS DE RESOLUCIÓN PROPORCIONADOS POR EL EQUIPO ACAS (AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM);

B - TRAYECTORIA. TODA AERONAVE OBLIGADA A APARTARSE DE LA TRAYECTORIA DE OTRA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LOS PÁRRAFOS SIGUIENTES, DEBE EVITAR PASAR POR ENCIMA O POR DEBAJO DE ELLA O CRUZAR POR DELANTE, A MENOS QUE LO HAGA A SUFICIENTE DISTANCIA. EN CUALQUIER CASO SE DEBE TENER EN CUENTA LOS EFECTOS DE LA ESTELA TURBULENTO EN LAS AERONAVES INVOLUCRADAS;

C - APROXIMACIÓN DE FRENTE. CUANDO DOS AERONAVES SE APROXIMEN DE FRENTE O CASI DE FRENTE, Y HAYA PELIGRO DE COLISIÓN, AMBAS AERONAVES DEBEN ALTERAR SU RUMBO HACIA LA DERECHA;

D - CONVERGENCIA. CUANDO DOS AERONAVES CONVERJAN A UN NIVEL APROXIMADAMENTE IGUAL, LA QUE TENGA A LA OTRA A SU DERECHA DEBE CEDER EL PASO,

E - TODAS LAS ALTERNATIVAS ANTERIORES SON CORRECTAS.

5.- CREPÚSCULO CIVIL ES EL LAPSO CREPUSCULAR QUE PRECEDE A LA SALIDA DEL SOL HASTA QUE ES DE ____ (CREPÚSCULO CIVIL MATUTINO) Y EL QUE SIGUE DESDE QUE ÉSTE SE PONE HASTA QUE ES DE ____ (CREPÚSCULO CIVIL VESPERTINO). COMIENZA EL CREPÚSCULO CIVIL MATUTINO Y TERMINA EL CREPÚSCULO CIVIL VESPERTINO, CUANDO EL CENTRO DEL DISCO SOLAR ESTÁ A SEIS GRADOS POR DEBAJO DEL HORIZONTE VERDADERO (DAN 91, 91.1)

A - NOCHE --- DÍA .

B - DÍA ---- NOCHE

C - NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS ANTERIORES ES CORRECTA.

6.- ¿CUÁL ALTERNATIVA DEFINE CORRECTAMENTE UNA AERONAVE? (DAN 91, 91.1)

A - ES TODO VEHÍCULO APTO PARA EL TRASLADO DE PERSONAS O COSAS, Y DESTINADO A DESPLAZARSE EN EL ESPACIO AÉREO, EN EL QUE SE SUSTENTA POR REACCIONES DEL AIRE CON INDEPENDENCIA DEL SUELO.

B - ES TODO AVIÓN APTO PARA EL TRASLADO DE PERSONAS O COSAS, Y DESTINADO A DESPLAZARSE EN EL ESPACIO AÉREO, EN EL QUE SE SUSTENTA POR REACCIONES DEL AIRE CON INDEPENDENCIA DEL SUELO.

C - ES TODA AERONAVE QUE, PRINCIPALMENTE SE SOSTIENE EN EL AIRE, EN VIRTUD DE FUERZAS AERODINÁMICAS.

D - ES TODA AERONAVE QUE, PRINCIPALMENTE, SE SOSTIENE EN EL AIRE, EN VIRTUD DE UN MOTOR PROPULSOR.

7.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES ABREVIATURAS SE UTILIZA PARA DESIGNAR LAS REGLAS DE VUELO VISUAL? (DAN 91, 91.1)

- A - RVV.
- B - VFR.
- C - IFR.
- D - VMC.

8.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES DEFINICIONES CORRESPONDE AL PILOTO AL MANDO? (DAN 91, 91.1)

A - PILOTO DESIGNADO POR EL EXPLOTADOR, O POR EL PROPIETARIO EN EL CASO DE LA AVIACIÓN GENERAL, PARA ESTAR AL MANDO Y ENCARGARSE DE LA REALIZACIÓN SEGURA DEL VUELO.

B - PILOTO DESIGNADO POR EL FABRICANTE DE LA AERONAVE PARA REALIZAR OPERACIONES AÉREAS PARA ESTAR AL MANDO DE LA AERONAVE Y ENCARGARSE DE LA OPERACIÓN SEGURA DE UN VUELO O PARTE DE ÉSTE.

C - PILOTO DESIGNADO POR EL INSTRUCTOR EN CADA OPERACIÓN AÉREA PARA ESTAR AL MANDO DE LA AERONAVE Y ENCARGARSE DE LA OPERACIÓN SEGURA DE UN VUELO O PARTE DE ÉSTE.

D - PILOTO DESIGNADO POR EL DUEÑO DE LA AERONAVE PARA REALIZAR OPERACIONES AÉREAS PARA ESTAR AL MANDO DE LA AERONAVE Y ENCARGARSE DE LA OPERACIÓN SEGURA DE UN VUELO O PARTE DE ÉSTE.

9.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES DEFINICIONES CORRESPONDE A UN ÁREA DE MOVIMIENTO? (DAN 91, 91.1)

A - PARTE DE UN AERÓDROMO UTILIZADO PARA EXHIBIR SEÑALES TERRESTRES.

B - PARTE DEL AERÓDROMO QUE HA DE UTILIZARSE PARA EL DESPEGUE, ATERRIZAJE Y EL RODAJE DE AERONAVE, INTEGRADA POR EL ÁREA DE MANIOBRAS Y LAS PLATAFORMAS.

C - PARTE DEL AERÓDROMO QUE HA DE UTILIZARSE PARA EL DESPEGUE, ATERRIZAJE Y EL RODAJE DE AERONAVES, EXCLUYENDO A LAS PLATAFORMAS.

D - PARTE DEL AERÓDROMO QUE SÓLO SE USA PARA EL DESPEGUE Y ATERRIZAJE.

10.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES DEFINICIONES CORRESPONDE A UN SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)? (DAN 91, 91.1)

A - EXPRESIÓN QUE SE APLICA, SEGÚN EL CASO, A LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO DE VUELO, ALERTA, ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO Y CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (SERVICIOS DE CONTROL DE ÁREA, CONTROL DE APROXIMACIÓN O CONTROL DE AERÓDROMO).

B - EXPRESIÓN GENÉRICA QUE SE APLICA, SEGÚN EL CASO, A LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN DE VUELO, ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO Y CONTROL DE ÁREA, CONTROL DE APROXIMACIÓN O CONTROL DE AERÓDROMOS.

C - EXPRESIÓN GENÉRICA QUE SE APLICA, SEGÚN EL CASO, A LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN DE VUELO, ALERTA, ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO Y CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, (SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA, CONTROL DE APROXIMACIÓN O CONTROL DE AERÓDROMOS).

D - EXPRESIÓN QUE SE APLICA, SEGÚN EL CASO A LOS SERVICIOS DE CONTROL DE ÁREA, CONTROL DE APROXIMACIÓN O CONTROL DE AERÓDROMOS.

11.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES INSTITUCIONES CORRESPONDE A AUTORIDAD AERONÁUTICA? (DAN 91, 91.1)

A - LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

B - LA JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL.

C - LA FUERZA AÉREA DE CHILE.

D - EL ESTADO CHILENO.

12.- ¿CUÁLES SON LAS MEDIDAS PREVIAS AL VUELO QUE DEBE CUMPLIR EL PILOTO AL MANDO? (DAR 91, 91.7 (B))

A - ANTES DE INICIAR UN VUELO, EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE SE FAMILIARIZARÁ CON TODA LA INFORMACIÓN DISPONIBLE APROPIADA AL VUELO PROYECTADO.

B - PARA AQUELLOS VUELOS QUE NO SE LIMITEN A LAS INMEDIACIONES DE UN AERÓDROMO Y PARA TODOS LOS VUELOS IFR, COMPRENDERÁ UNA PLANIFICACIÓN ACUCIOSA DE LA OPERACIÓN A REALIZAR.

C - EL ESTUDIO EN DETALLE DE LOS INFORMES Y PRONÓSTICOS METEOROLÓGICOS DE ACTUALIDAD DE QUE SE DISPONGA, EL CÁLCULO DE COMBUSTIBLE NECESARIO Y PREPARACIÓN DEL PLAN A SEGUIR EN CASO DE NO PODER COMPLETARSE EL VUELO PROYECTADO.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

13.- CUANDO DOS AERONAVES CONVERJAN A UN NIVEL APROXIMADAMENTE IGUAL, LA QUE TENGA A LA OTRA A SU DERECHA CEDERÁ EL PASO, CON LAS SIGUIENTES EXCEPCIONES: (DAN 91, 91.103 B) (4))

A - LOS AERODINOS PROPULSADOS MECÁNICAMENTE DEBEN CEDER EL PASO A LOS DIRIGIBLES, PLANEADORES Y GLOBOS;

B - LOS DIRIGIBLES DEBEN CEDER EL PASO A LOS PLANEADORES Y GLOBOS;

C - LOS PLANEADORES DEBEN CEDER EL PASO A LOS GLOBOS; Y

D - LAS AERONAVES PROPULSADAS MECÁNICAMENTE DEBEN CEDER EL PASO A LAS QUE VAYAN REMOLCANDO A OTRAS O A ALGÚN OBJETO.

E - TODAS LAS ALTERNATIVAS ANTERIORES SON CORRECTAS.

14.- CUANDO DOS AERONAVES SE APROXIMEN DE FRENTE, O CASI DE FRENTE Y HAYA PELIGRO DE COLISIÓN: (DAN 91, 91.103 B) (3))

A - AMBAS AERONAVES ALTERARÁN SU RUMBO HACIA LA IZQUIERDA.

B - AMBAS AERONAVES DEBEN ALTERAR SU RUMBO HACIA LA DERECHA;

C - AMBAS AERONAVES ALTERARÁN SU ALTITUD DE VUELO.

D - AMBAS AERONAVES ALTERARÁN SU RUMBO Y ALTITUD HACIA LA IZQUIERDA.

15.- DE ACUERDO A LA DAN 91 "REGLAS DEL AIRE", A MENOS QUE LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE LO AUTORICE, NO SE REALIZARÁN VUELOS VFR, POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO:

A - 345.

B - 250.

C - 195.

D - 200.

16.- EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE, QUE MANIPULE O NO LOS MANDOS, ES RESPONSABLE DE QUE LA OPERACIÓN DE ÉSTA SE REALICE DE ACUERDO CON LO DISPUESTO EN ESTE REGLAMENTO, PERO PUEDE DEJAR DE SEGUIR LO INDICADO EN DICHA NORMATIVA, CUANDO POR RAZONES DE SEGURIDAD TAL INCUMPLIMIENTO SE HAGA ABSOLUTAMENTE NECESARIO. (DAR 91, 91.7 (A))

A - VERDADERO.

B - FALSO.

17.- EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE TIENE AUTORIDAD DECISIVA EN TODO LO RELACIONADO CON ELLA, MIENTRAS ESTÉ AL MANDO DE LA MISMA. (DAN 91, 91.9)

A - VERDADERO.

B - FALSO.

18.- EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO DE UN AERÓDROMO SE DENOMINA: (DAN 91, 91.1)

A - SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN.

B - SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO.

C - SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA.

D - SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.

19.- ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS SOBRE EL TERRITORIO O LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE UN ESTADO, DENTRO DEL CUAL ESTÁ RESTRINGIDO EL VUELO DE LAS AERONAVES, DE ACUERDO CON DETERMINADAS CONDICIONES ESPECIFICADAS. SÓLO PUEDE DECRETARLA LA AUTORIDAD AERONÁUTICA POR RAZONES DE SEGURIDAD NACIONAL O DE CARÁCTER MILITAR. (ART. 82 CÓDIGO AERONÁUTICO). (DAN 91, 91.1)

A - VERDADERO.

B - FALSO.

20.- EXCEPTO CUANDO LO AUTORICE LA DEPENDENCIA DE TRÁNSITO AÉREO CORRESPONDIENTE, EN VUELOS VFR NO SE DEBE DESPEGAR NI ATERRIZAR EN NINGÚN AERÓDROMO DENTRO DE UNA ZONA DE CONTROL, NI SE DEBE ENTRAR EN LA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMOS O EN EL CIRCUITO DE TRÁNSITO DE DICHO AERÓDROMO, SI: (DAN 91, 91.201 B))

A - EL TECHO DE NUBES ES INFERIOR A 450 METROS (1.500 PIES); O LA VISIBILIDAD EN TIERRA ES INFERIOR A 5 KILÓMETROS.

B - EL TECHO DE NUBES ES INFERIOR A 500 METROS (1600 PIES); O LA VISIBILIDAD EN LA TIERRA ES INFERIOR A 1.6 KILÓMETROS.

C - EL TECHO DE NUBES ES INFERIOR A 450 METROS (1500 PIES); O LA VISIBILIDAD EN TIERRA ES INFERIOR A 8 KILÓMETROS.

D - EL TECHO DE NUBES ES INFERIOR A 300 METROS (1500 PIES); O LA VISIBILIDAD EN LA TIERRA ES INFERIOR A 3.2 KILÓMETROS.

21.- EXCEPTO CUANDO SEA NECESARIO PARA DESPEGAR O ATERRIZAR, O CUANDO SE TENGA PERMISO DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA, LAS AERONAVES _____ SOBRE AGLOMERACIONES DE EDIFICIOS EN CIUDADES, PUEBLOS O LUGARES HABITADOS, O SOBRE UNA REUNIÓN DE PERSONAS AL AIRE LIBRE. (DAN 91, 91.101 B))

- A - NO DEBEN VOLAR.
- B - VOLARÁN.
- C - VOLARÁN CUANDO QUIERAN.
- D - VOLARÁN DE ACUERDO A LA AUTORIZACIÓN ATC.

22.- EXCEPTO CUANDO SEA NECESARIO PARA EL DESPEGUE O EL ATERRIZAJE, O CUANDO SE TENGA PERMISO DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA, LOS VUELOS VFR NO SE DEBEN EFECTUAR: (1) SOBRE AGLOMERACIONES DE EDIFICIOS EN CIUDADES, PUEBLOS O LUGARES HABITADOS, O SOBRE UNA REUNIÓN DE PERSONAS AL AIRE LIBRE A UNA ALTURA MENOR DE ____ METROS (____ PIES) SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO SITUADO DENTRO DE UN RADIO DE ____ METROS (____ PIES) DESDE LA AERONAVE; Y: (DAN 91, 91.203 A))

- A - 300 (1000) - 1000 (3000).
- B - 450 (1500) - 600 (2000).
- C - 600 (2000) - 1000 (3000).
- D - 300 (1000) - 600 (2000).

23.- INFORMACIÓN ESPECIFICADA QUE, RESPECTO A UN VUELO PROYECTADO O A PARTE DE UN VUELO DE UNA AERONAVE, SE SOMETE A LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO. (DAN 91, 91.1)

- A - PLAN DE VUELO.
- B - PLAN DE VUELO ACTUALIZADO.
- C - PLAN DE VUELO PRESENTADO.
- D - PLAN DE VUELO REPETITIVO.

24.- LA DEFINICIÓN CORRECTA DE ZONA PROHIBIDA ES: (DAN 91, 91.1)

A - ESPACIO AÉREO SOBRE EL TERRITORIO DE UN ESTADO, DENTRO DEL CUAL ESTÁ PROHIBIDO EL VUELO DE LAS AERONAVES.

B - ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS SOBRE EL TERRITORIO O LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE UN ESTADO, DENTRO DEL CUAL ESTÁ RESTRINGIDO EL VUELO DE LAS AERONAVES.

C - ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS SOBRE EL TERRITORIO O LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE UN ESTADO, DENTRO DEL CUAL ESTÁ PROHIBIDO EL VUELO DE LAS AERONAVES. SÓLO PUEDE DECRETARLA LA AUTORIDAD AERONÁUTICA POR RAZONES DE SEGURIDAD NACIONAL O DE CARÁCTER MILITAR.

D - ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS SOBRE EL TERRITORIO O LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE UN ESTADO, DENTRO DEL CUAL ES PELIGROSO EL VUELO DE LAS AERONAVES.

25.- LA OPERACIÓN DE AERONAVES, TANTO EN VUELO COMO EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO DE LOS AERÓDROMOS, SE AJUSTARÁ A LAS REGLAS GENERALES, Y ADEMÁS DURANTE EL VUELO: (DAR 91, 91.5 (A))

A - A LAS REGLAS DE VUELO VISUAL (VFR).

B - A LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTO (IFR)

C - A LAS REGLAS IMC Y VMC.

D - LAS ALTERNATIVAS A Y B SON CORRECTAS.

26.- LAS DISPOSICIONES DEL PRESENTE REGLAMENTO SE APLICARÁN: (DAR 91, 91.3 (B))

A - A TODAS LAS AERONAVES CIVILES NACIONALES DONDE QUIERA QUE ESTÉN, EN CUANTO NO SE OPONGAN AL REGLAMENTO VIGENTE EN EL ESTADO QUE TENGA JURISDICCIÓN SOBRE EL TERRITORIO O ESPACIO AÉREO EN EL CUAL OPEREN;

B - A LAS AERONAVES MILITARES NACIONALES EN CUANTO REALICE OPERACIONES AÉREAS QUE NO SEAN OPERACIONES AÉREAS MILITARES;

C - Y A LAS AERONAVES DE CARABINEROS Y POLICÍA DE INVESTIGACIONES EN CUANTO REALICEN OPERACIONES QUE NO SEAN OPERACIONES AÉREAS POLICIALES;

D - A TODAS LAS AERONAVES QUE SE ENCUENTREN DENTRO DE LOS LÍMITES DE LAS REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO EN QUE SE HAYA DIVIDIDO EL ESPACIO AÉREO CHILENO.

E - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

27.- LOS REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LA LICENCIA DE PILOTO DE PLANEADOR, ÉSTE DEBE HABER REALIZADO: (DAR 01, 3.1.5.1 D))

A - 15 HORAS DE VUELO O SETENTA LANZAMIENTOS Y ATERRIZAJES, MÁS UNA HORA SÓLO.

B - HABER REALIZADO COMO MÍNIMO QUINCE (15) HORAS DE VUELO O SESENTA LANZAMIENTOS Y ATERRIZAJES COMO PILOTO DE PLANEADOR, QUE INCLUIRÁN DOS (2) HORAS DE VUELO "SOLO"

C - 15 HORAS DE VUELO O SETENTA LANZAMIENTOS Y ATERRIZAJES, MÁS TRES HORAS SÓLO.

D - 15 HORAS DE VUELO O SESENTA LANZAMIENTOS Y ATERRIZAJES, MÁS CUATRO HORAS SÓLO.

28.- MANIOBRAS REALIZADAS INTENCIONALMENTE CON UNA AERONAVE, QUE IMPLICA UN CAMBIO SIGNIFICATIVO DE ACTITUD Y UNA VARIACIÓN IMPORTANTE DE LA VELOCIDAD DENTRO DE LOS RANGOS NORMALES, SE LLAMA: (DAN 91, 91.1)

A - VUELO RECTO NIVELADO.

B - VUELO ACROBÁTICO.

C - VUELO CONTROLADO.

D - VUELO VFR.

29.- NINGUNA AERONAVE VOLARÁ EN UNA ZONA PROHIBIDA, EN UNA ZONA RESTRINGIDA O EN UNA ZONA PELIGROSA CUYOS DETALLES SE HAYAN PUBLICADO, A NO SER QUE SE AJUSTE A LAS CONDICIONES DE LAS RESTRICCIONES O QUE CUENTE CON EL PERMISO DE LA DGAC. (DAR 91, 91.101 E))

A - VERDADERO.

B - FALSO.

30.- NINGUNA PERSONA VOLARÁ UN PLANEADOR MATRICULADO EN CHILE, A MENOS QUE SEA TITULAR DE UNA LICENCIA, VÁLIDA DE CONFORMIDAD CON LAS ESPECIFICACIONES DEL REGLAMENTO DE "LICENCIAS AL PERSONAL AERONÁUTICO" DAR-01 DE LA D.G.A.C. CHILENA:

A - VERDADERO.

B - FALSO.

31.- NIVEL DE VUELO ES SUPERFICIE DE PRESIÓN ATMOSFÉRICA CONSTANTE RELACIONADA CON DETERMINADA REFERENCIA DE PRESIÓN, 1.013,2 HPA, SEPARADA DE OTRAS SUPERFICIES ANÁLOGAS POR DETERMINADOS INTERVALOS DE PRESIÓN.CUANDO UN BAROALTIMETRO CALIBRADO DE ACUERDO A LA ATMÓSFERA TIPO: (DAN 91, 91.1)

A - SE AJUSTE EL QNH, INDICARÁ LA ALTITUD.

B - SE AJUSTE AL QFE, INDICARÁ LA ALTURA SOBRE LA REFERENCIA QFE.

C - SE AJUSTE A LA PRESIÓN DE 1.013,2 HPA, PODRÁ USARSE PARA INDICAR NIVELES DE VUELO.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS ANTERIORES SON CORRECTAS.

32.- PLAN DE VUELO QUE COMPRENDE LAS MODIFICACIONES, SI LAS HAY, QUE RESULTAN DE INCORPORAR AUTORIZACIONES POSTERIORES, SE LLAMA: (DAN 91, 91.1)

A - PLAN DE VUELO.

B - PLAN DE VUELO ACTUALIZADO.

C - PLAN DE VUELO PRESENTADO.

D - PLAN DE VUELO REPETITIVO.

33.- ¿QUÉ ALTERNATIVA(S) DEFINE EN MEJOR FORMA LA EXIGENCIA AERONÁUTICA SOBRE LA PROTECCIÓN DE PERSONAS Y PROPIEDAD? (DAR 91, 91.101)

A - OPERACIÓN NEGLIGENTE, TEMERARIA O INNECESARIA DE LA AERONAVE. NINGUNA AERONAVE DEBE SER OPERADA EN FORMA NEGLIGENTE, TEMERARIA O EFECTUAR MANIOBRAS INNECESARIAS PARA LA OPERACIÓN AÉREA, DE MODO QUE PONGA EN PELIGRO LA VIDA O PROPIEDAD AJENA.

B - VUELOS ACROBÁTICOS. LOS VUELOS ACROBÁTICOS Y LOS QUE CONSTITUYAN ESPECTÁCULOS PÚBLICOS, REQUIEREN PERMISO DE LA DGAC, CON LAS RESTRICCIONES CONSIDERADAS EN LA DAN RESPECTIVA Y SIN PERJUICIO DE LAS AUTORIZACIONES QUE SE REQUIERAN DE OTROS SERVICIOS DEL ESTADO.

C - SE EXIMEN DE LAS EXIGENCIAS ANTERIORES, AQUELLOS PILOTOS DE MUCHA EXPERIENCIA.

D - ALTERNATIVAS A Y B SON CORRECTAS.

34.- ¿QUÉ ES UN D.A.R.? (AIP-CHILE VOLUMEN I, GEN. 1.6-1)

A - REGLAMENTOS AERONÁUTICOS: DISPOSICIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, QUE DETERMINAN NORMAS DE CARÁCTER REGLAMENTARIO, TENDIENTES A PROPORCIONAR SEGURIDAD A LA NAVEGACIÓN AÉREA Y LA PRESTACIÓN DE OTROS SERVICIOS, CUYO CUMPLIMIENTO ES MANDATARIO, PARA AQUELLAS PERSONAS Y ENTIDADES QUE DEBEN REGIRSE POR LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA.

B - NORMAS AERONÁUTICAS: DISPOSICIONES QUE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, EMITE EN EJERCICIO DE ATRIBUCIONES QUE LE OTORGA LA LEY PARA REGULAR AQUELLAS MATERIAS DE ORDEN TÉCNICO U OPERACIONAL TENDIENTES A OBTENER EL MÁXIMO DE RESGUARDO A LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA Y RECINTOS AEROPORTUARIOS Y QUE DEBEN CUMPLIRSE POR TODAS LAS PERSONAS Y ENTIDADES QUE QUEDEN BAJO LA ESFERA DE FISCALIZACIÓN Y CONTROL DE LA ORGANIZACIÓN.

C - PROCEDIMIENTOS DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS; Y DISPOSICIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, QUE ESTABLECEN EN DETALLE LOS PROCESOS QUE SE DEBEN SEGUIR PARA DAR CUMPLIMIENTO A LAS MATERIAS CONTENIDAS EN LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS (DAR).

D - CIRCULARES QUE CONTIENE INFORMACIONES, ACLARACIONES E INSTRUCCIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD DEL VUELO, LA NAVEGACIÓN AÉREA O ASUNTOS DE CARÁCTER TÉCNICO, ADMINISTRATIVO O LEGISLATIVO, Y CUYO CUMPLIMIENTO ES RESPONSABILIDAD DE LOS USUARIOS DE LOS SERVICIOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

E - NINGUNA DE LAS ANTERIORES ES CORRECTA.

35.- ¿QUÉ VISIBILIDAD DEBE TENER UN PILOTO DE PLANEADOR SOBRE FL 100 Y EN ESPACIO AÉREO CLASE G? (DAN 91, 91.111 C))

A - 8.000 PIES.

B - 10.000 METROS.

C - 8.000 METROS.

D - 5.000 METROS.

36.- ¿QUÉ VISIBILIDAD MÍNIMA DEBE TENER UN REMOLCADOR DE PLANEADOR CUANDO SE DISPONE A DESPEGAR DESDE UN AERÓDROMO NO CONTROLADO? (DAN91, 91.201 C))

A - 5.000 METROS.

B - 1.500 METROS.

C - 2.000 METROS.

D - 1.600 METROS.

37.- REMOLQUE. NINGUNA AERONAVE DEBE REMOLCAR A OTRA NI A OTRO OBJETO, A NO SER DE ACUERDO CON LOS REQUISITOS PRESCRITOS POR LA DGAC Y SEGÚN LO INDIQUE LA INFORMACIÓN, ASESORAMIENTO O AUTORIZACIÓN PERTINENTES DE LA DEPENDENCIA CORRESPONDIENTE DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO. (DAN 91, 91.101 E))

A - VERDADERO.

B - FALSO.

38.- ¿SOBRE QUÉ LUGARES O ÁREAS NO SE PUEDEN REALIZAR VUELOS ACROBÁTICOS? (DAN 91, 91.101 (D))

A - SOBRE UN ÁREA DENSAMENTE POBLADA, SOBRE UNA CIUDAD, PUEBLO O CASERÍO.

B - SOBRE UNA REUNIÓN DE PERSONAS AL AIRE LIBRE.

C - DENTRO DE LOS LÍMITES LATERALES DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO, AEROVÍAS.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

39.- VELANDO POR LA SEGURIDAD AÉREA Y TERRESTRE, EL PERSONAL AERONÁUTICO NO DEBE DESEMPEÑAR SUS FUNCIONES MIENTRAS ESTÉ BAJO LA INFLUENCIA DE: (DAN 91, 91.11)

A - SUSTANCIAS PSICOACTIVAS O

B - PRODUCTOS QUE CONTENGAN HIDROCARBUROS AROMÁTICOS,

C - PRODUCTORES DE DEPENDENCIA FÍSICA O SÍQUICA, QUE PERJUDIQUEN LA ACTUACIÓN HUMANA.

D - TODAS LAS ALTERNATIVAS SON CORRECTAS.

40.- ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO ES: (DAN 91, 91.1)

A - ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES VARIABLES, ESTABLECIDO ALREDEDOR DE UN AERÓDROMO.

B - ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS, ESTABLECIDO ALREDEDOR DE UN CTR PARA LA PROTECCIÓN DEL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO.

C - ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES DEFINIDAS ESTABLECIDO ALREDEDOR DE UN AERÓDROMO PARA LA PROTECCIÓN DEL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO.

D - ESPACIO AÉREO DE DIMENSIONES ILIMITADAS, ESTABLECIDO ALREDEDOR DE UN AERÓDROMO PARA LA PROTECCIÓN DEL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO.