

MATERIA: REGULACIÓN

1. LOS VUELOS VFR LO PUEDEN UTILIZAR LAS AERONAVES SIN PERMISO DEL ATC:



- a. CIERTO
- b. FALSO

2. LOS VUELOS IFR PUEDEN OPERAR FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO.



- a. CIERTO
- b. FALSO

3. CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA EN EMERGENCIA, DEBERÁ ACTIVAR EN SU RESPONDEDOR EL CÓDIGO 7700



- a. CIERTO
- b. FALSO

4. CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA CON FALLAS DE COMUNICACIONES DEBERÁ ACTIVAR EN SU RESPONDEDOR EL CÓDIGO 7600.



- a. CIERTO
- b. FALSO

5. MIENTRAS SE VUELA POR DEBAJO DE 12.000 PIES SOBRE EL MSL, EN EL FIR DE MAIQUETIA:



- a. LA ESCALA BAROMÉTRICA SE AJUSTA A ONE.
- b. SE VUELA EN NIVELES DE VUELO
- c. SE VUELA EN ALTITUDES
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

6. EL REGLAMENTO DE VUELO SE APLICA A TODAS LAS AERONAVES CIVILES QUE OPEREN DENTRO DE:



- a. UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA
- b. UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA O.A.C.I.
- c. EL ESPACIO TERRITORIAL DEL ESTADO
- d. UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO

7. LAS AERONAVES OPERANDO TANTO EN LA SUPERFICIE COMO EN EL AIRE DEBEN AJUSTARSE A:



- a. **LAS REGLAS GENERALES**
- b. LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL
- c. LAS REGLAS GENERALES Y ESPECIALES VFR E IFR
- d. LAS REGLAS DE VUELOS INTERNACIONALES

8. NO SE REALIZARA VUELOS ACROBÁTICOS EN:



- a. ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS, NI POR DEBÁJO DE 1000 PIES.
- b. **ÁREAS POBLADAS, NI POR DEBÁJO DE 1500 PIES.**
- c. ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS, NI POR DEBÁJO DE 2000 PIES.
- d. EN NINGÚN ESPACIO DE LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO

9. EL ESPACIO AÉREO DE UN AEROPUERTO CON 1500 PIES GND Y 3 MILLAS NÁUTICAS DE RADIO DESDE EL PUNTO DE REFERENCIA DEL AERÓDROMO ES :



- a. UNA ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA)
- b. **UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)**
- c. UNA ÁREA DE CONTROL (CTR)
- d. UNA AEROVÍA (AWY)

10. LOS VUELOS VFR SÓLO SE PUEDEN REALIZAR EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS:



- a. IMC Y VMC
- b. VMC E IFR
- c. **VMC**
- d. IMC

11. CUANDO UN PILOTO VOLANDO VFR DESEA CAMBIAR SU PLAN DE VUELO PARA VOLAR IFR DEBERÁ:



- a. PROCEDER AL CAMBIO Y NOTIFICARLOS A LOS SERVICIOS ATS
- b. PROCEDER AL CAMBIO Y ADAPTARSE A LOS NIVELES DE VUELO IFR
- c. NOTIFICAR QUE VUELA CONDICIONES IMC Y CAMBIA PARA IFR
- d. **PRESENTAR AL ATC UN PLAN DE VUELO Y ESPERAR LA AUTORIZACIÓN.**

12. LAS LUCES DE NAVEGACIÓN VERDE DE LAS AERONAVES TIENEN UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:



- a. 090 GRADOS
- b. 120 GRADOS
- c. 110 GRADOS
- d. 140 GRADOS

13. LA LUZ DE NAVEGACIÓN BLANCA DE LAS AERONAVES TIENEN UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:



- a. 110 GRADOS
- b. 120 GRADOS
- c. 360 GRADOS
- d. 140 GRADOS

14. LA AYUDA DE APROXIMACIÓN VISUAL VASI PERMITE AL PILOTO:



- a. REALIZAR SU ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS
- b. REALIZAR SU APROXIMACIÓN FRUSTRADA
- c. DECIDIR SI ATERRIZA O HACE APROXIMACIÓN FRUSTRADA
- d. REALIZAR UNA APROXIMACIÓN VISUAL CON UN ÁNGULO CORRECTO

15. UNA AERONAVE EN VUELO SIN COMUNICACIÓN CON LA TORRE DE CONTROL RECIBE UNA SEÑAL VERDE INTERMITENTE, LE ESTÁN INDICANDO QUÉ:



- a. ESTA LIBRE PARA ATERRIZAR
- b. REGRESE AL CIRCUITO DE TRÁNSITO
- c. MANTENGASE EN EL CIRCUITO
- d. REGRESE PARA ATERRIZAR

16. LA CAPA DE TRANSICIÓN DE UN AEROPUERTO ESTÁ UBICADA:



- a. POR ENCIMA DE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE
- b. POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE
- c. POR DEBAJO DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE
- d. ENTRE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE

17. UNA AERONAVE VOLANDO VFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CON RUMBO DE 150 GRADOS, DEBE UTILIZAR:



- a. ALTITUD IMPAR MÁS 500 PIES
- b. ALTITUD PAR MÁS 500 PIES
- c. ALTITUD IMPAR
- d. ALTITUD PAR

18. UNA AERONAVE ACERCANDOSE AL CIRCUITO DE TRÁNSITO DE UN AERÓDROMO OBSERVA UNA LUZ PIROTÉCNICA ROJA, LE INDICA QUÉ:



- a. DEBE PROCEDER AL AEROPUERTO ALTERNADO
- b. DEBE REGRESAR AL AEROPUERTO DE ORIGEN
- c. DEBE CANCELAR INSTRUCCIONES PREVIAS Y NO ATERRIZAR POR AHORA
- d. EL AEROPUERTO ESTÁ BAJO LOS MÍNIMOS VFR.

19. EN EL ESPACIO AÉREO DEL FIR DE SVZM POR ENCIMA DE NIVEL DE VUELO 200 LAS AERONAVES SÓLO PUEDEN VOLAR:



- a. REGLAS DE VUELO VISUALES Y REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS
- b. REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS
- c. REGLAS DE VUELO VISUALES
- d. REGLAS DE VUELO VISUAL EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS VISUALES

20. EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (ATC) ESTÁ FORMADO POR:



- a. CONTROL DE AERÓDROMO, CONTROL DE APROXIMACIÓN E INFORMACIÓN
- b. CONTROL DE AERÓDROMO, DE APROXIMACIÓN Y DE ÁREA
- c. CONTROL DE AERÓDROMO, DE ÁREA Y ASESORAMIENTO
- d. CONTROL DE AERÓDROMO, DE INFORMACIÓN Y ASESORAMIENTO

21. CUANDO LA AERONAVE ES CONTROLADA POR RADAR, EL MÁRGEN VERTICAL, SOBRE LA SUPERFICIE DEBE SER VERIFICADO COMO OBLIGACIÓN POR:



- a. EL PILOTO AL MANDO
- b. EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO
- c. EL CONTROL DE RADAR
- d. LOS SERVICIOS ATS

22. LAS AERONAVES MILITARES EN VUELO, DEBEN AJUSTARSE A LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y EL REGLAMENTO DE VUELO CUANDO:



- a. VUELEN DENTRO DE UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN AÉREA
- b. VUELEN DENTRO DE UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI
- c. VUELEN EN AERÓDROMOS CIVILES Y ESPACIOS AÉREO CONTROLADOS**
- d. VUELEN EN ESPACIOS AEREOS CIVILES Y MILITARES

23. CUANDO UNA AERONAVE CRUZA DIFERENTES REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO, SU PERMISO PUEDE SER ENMENDADO:



- a. POR EL ATC DE OTRA FIR, CUANDO LO AUTORICE EL ATC DE DESTINO
- b. POR EL ATC DE OTRA FIR, CUANDO LO AUTORICE EL ATC DE ORIGEN
- c. POR EL ATC DE LA FIR DE DONDE SALIÒ LA AERONAVE SOLAMENTE
- d. POR EL ATC DE LA FIR QUE CRUZA SI ES NECESARIO**

24. LA ALTITUD MÍNIMA EN LA CUÁL SE PUEDE VOLAR EN UNA AEROVÍA SE DENOMINA:



- a. ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)
- b. ALTITUD DE DECISIÓN (DH)
- c. PUNTO DE DESCENSO VISUAL (VDP)
- d. ALTITUD MÍNIMA DE RUTA (MEA)**

25. EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO SE PRESTA A LAS AERONAVES QUE VUELAN:



- a. BAJO REGLAS VFR EN UNA CTR
- b. BAJO REGLAS VFR EN UNA ATZ
- c. BAJO REGLAS IFR EN UNA ATZ
- d. B Y C SON CORRECTAS**

26. LAS AEROVÍAS DENTRO DEL FIR SVZM SE DENOMINAN :



- a. AEROVÍAS ALFA (A)
- b. AEROVÍAS BRAVO (B)
- c. AEROVÍAS WHISKY (W)**
- d. AEROVÍAS CHARLIE (C)

27. LOS ELEMENTOS QUE FORMAN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO DE UN AERÓDROMO SÓN:



- a. TRAMO CON EL VIENTO, BÁSICO Y CONTRA EL VIENTO
- b. TRAMO CON EL VIENTO, CONTRA EL VIENTO Y BÁSICO
- c. TRAMO CON EL VIENTO, BÁSICO Y FINAL
- d. TRAMO CONTRA EL VIENTO, BÁSICO Y APROXIMACIÓN FINAL

28. EL VUELO VFR EN ÁREAS POBLADAS NO DEBE REALIZARSE A MENOS QUÉ:



- a. VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 1500 PIES O MÁS
- b. VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2000 PIES O MÁS
- c. VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 1000 PIES O MÁS
- d. VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2500 PIES O MÁS

29. UNA AERONAVE CONTROLADA POR RADAR SECUNDARIO QUE SE DECLARE EN EMERGENCIA DEBE UTILIZAR EL RESPONDEDOR EN:



- a. CÓDIGO 1500
- b. CÓDIGO 7500
- c. CÓDIGO 7600
- d. CÓDIGO 7700



30. CUANDO UNA AERONAVE OPERA EN UN AERÓDROMO NO CONTROLADO ANTES DEL RODAJE DEBERÁ ESTAR A LA ESCUCHA DE LA FRECUENCIA:



- a. 122.5
- b. 121.5
- c. 123.4
- d. 118.1

31. EL ESPACIO AÉREO DENTRO DEL CUÁL, EL ESTADO PRESTA LOS SERVICIOS DE ALERTA, INFORMACIÓN Y CONTROL SE LLAMA:



- a. REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI
- b. REGIÓN SUPERIOR DE NAVEGACIÓN AÉREA
- c. REGIÓN INFERIOR DE NAVEGACIÓN AÉREA
- d. REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO

32. LAS AERONAVES EN VUELO DEBERÁN AJUSTARSE A LAS:



- a. REGLAS ESPECIALES VFR E IFR
- b. REGLAS GENERALES
- c. REGLAS GENERALES Y LAS ESPECIALES VFR E IFR**
- d. CONDICIONES MET VMC E IMC Y REGLAS VFR E IFR

33. LAS NORMAS ESTABLECIDAS DE LANZAMIENTO DE OBJETOS ROCIADOS, REMOLQUE, DESCENSOS EN PARACAIDAS, VUELOS ACROBÁTICOS, GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS ESTAN CONTEMPLADOS EN :



- a. LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL
- b. LAS REGLAS DE VUELO VISUAL E INSTRUMENTALES DEL ANEXO 2 DE OACI
- c. LAS REGLAS GENERALES DEL REGLAMENTO DEL AIRE**
- d. LOS PROCEDIMIENTOS GENERALES DEL PAÍS

34. EL CIRCUITO DE RODAJE DE UN AERÓDROMO LO FORMAN LOS SIGUIENTES ELEMENTOS:



- a. PLATAFORMA, POSICIÓN DE ESPERA, PISTA Y CALLES DE RODAJE
- b. PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y ÁREA DE MANIOBRAS**
- c. PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTO DE ESPERA
- d. PLATAFORMA, PUNTO DE ESPERA Y CABEZERA DE LA PISTA

35. UNA AERONAVE APROXIMANDO VISUAL CON AYUDA DEL VASIS, EL PILOTO OBSERVA SOLO LUCES BLANCAS, LA AERONAVE ESTÁ:



- a. POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANEO**
- b. POR DEBAJO DE LA SENDA DE PLANEO
- c. EN LA SENDA DE PLANEO
- d. CRUZANDO LA SENDA DE PLANEO

36. EL ESPACIO AÉREO CONTROLADO ESTÁ COMPRENDIDO POR:



- a. LAS AEROVÍAS, LAS ÁREAS DE CONTROL TERMINAL Y ZONAS DE CONTROL.
- b. LAS AEROVÍAS, ÁREAS DE CONTROL TERMINAL, ZONAS DE CONTROL Y ZONAS DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO.**
- c. TODO EL ESPACIO AÉREO DE UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)
- d. EL ESPACIO ÁREO INFERIOR Y EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR

37. PARA QUE UN PILOTO PUEDA ESTABLECER QUE VUELA EN NIVELES DE VUELO (FL) DEBE AJUSTAR SU ALTÍMETRO A:



- a. QFE (PRESIÓN AL NIVEL DE LA PISTA)
- b. QNE (PRESIÓN STANDARD)
- c. QNH (PRESIÓN AL NIVEL DEL MAR)
- d. LA PRESIÓN QUE LE INDICO EL ATC

38. EL PILOTO AL MANDO SERÁ RESPONSABLE DE SU VUELO Y DE LA AERONAVE:



- a. CUANDO ESTE VOLANDO EN LADO IZQUIERDO (COPILOTO)
- b. CUANDO MANIPULE O NO LOS MANDOS DE LA AERONAVE
- c. EN TODO MOMENTO EXCEPTO EN CIRCUNSTANCIAS NECESARIAS
- d. CUANDO SE LO ORDENE LA EMPRESA PROPIETARIA DE LA AERONAVE

39. EN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO LA SUGERENCIA Y EL ORDEN DE ATERRIZAJE SE ESTABLECE:



- a. DE ACUERDO A LA ALTITUD EN QUE LLEGUEN AL CIRCUITO
- b. EN RELACIÓN A LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE
- c. EN EL ORDEN EN QUE SE INCORPOREN AL CIRCUITO
- d. DE ACUERDO A LA DISTANCIA EN QUE NOTIFICARON SU POSICIÓN

40. ADEMÁS DE LAS LUCES DE NAVEGACIÓN LAS AERONAVES UTILIZAN UNA LUZ QUE EMITE DESTELLOS ROJOS CON COBERTURA DE 360 GRADOS:



- a. LUZ DE INDICACIÓN DE POSICIÓN
- b. LUZ ANTICOLISIÓN
- c. LUZ DE NAVEGACIÓN DE BABOR
- d. LUZ DE NAVEGACIÓN DE ESTRIBO

41. ¿CÓMO SE LLAMA EN VENEZUELA EL ESPACIO AÉREO QUE TIENEN LAS SIGUIENTES MEDIDAS: 1.500 PIES DE ALT. Y 3 NM DE RADIO?:



- a. CTR
- b. TMA
- c. ATZ
- d. APP



42. AL PRESENTAR UN PLAN DE VUELO A LAS DEPENDENCIAS ATS, ESTE ADQUIERE UN CARÁCTER DE:



- a. ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO
- b. TÉCNICO E INTERNO
- c. JURÍDICO LEGAL
- d. ELEMENTO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

43. TODAS LAS AERONAVES ENTRARÁN Y SALDRÁN DEL TERRITORIO NACIONAL POR LAS ZONAS QUE LE FIJE:



- a. LA OFICINA CENTRAL DE INFORMACIÓN
- b. EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA
- c. EL EJECUTIVO NACIONAL
- d. LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE AÉREO

44. SI DOS AERONAVES CONVERGEN EN UNA ALTURA APROXIMADAMENTE IGUAL, LA AERONAVE QUE TIENE A SU DERECHA:



- a. TIENE DERECHO AL PASO
- b. DEBE ALEJARSE DE LA TRAYECTORIA DE LA PRIMERA, CAMBIANDO SU RUMBO A LA DERECHA
- c. LE CEDERÁ EL PASO
- d. REDUCIR SU VELOCIDAD PARA PERMITIR QUE LA OTRA SE ALEJE

45. LAS LICENCIAS DEBERÁN SER RENOVADAS DENTRO DEL TÉRMINO DE SU VIGENCIA, DIRIGIENDO LA CORRESPONDIENTE SOLICITUD A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA



- a. DENTRO DE LOS 30 DIAS ANTERIORES A LA FECHA DE SU VENCIMIENTO
- b. 15 DIAS ANTES DEL VENCIMIENTO
- c. 45 DIAS ANTES DEL VENCIMIENTO
- d. LAS LICENCIAS NO TIENEN VENCIMIENTO

46. EL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO SUMINISTRADO POR LAS DEPENDENCIAS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, TIENE LAS SIGUIENTES FUNCIONES:



- a. SÓLO SE SUMINISTRARA A LOS VUELOS IFR
- b. NO SE SUMINISTRARA DENTRO DE LAS TMA EXISTENTES
- c. SE SUMINISTRARA A TODAS LAS AERONAVES CONTROLADAS Y NO CONTROLADAS
- d. ES UN SERVICIO EXCLUSIVO PARA VUELOS VFR

47. SEGÚN LO ESTABLECIDO POR LA CONVENCIÓN DE TOKIO, LA FILOSOFÍA APLICADA EN RELACIÓN A , DÓNDE COMIENZA Y DÓNDE TERMINA LA RESPONSABILIDAD DEL PILOTO:



- a. EL PERIODO ENTRE "PUERTA CERRADA" Y "PUERTA ABIERTA"
- b. DESDE QUE LLEGA A DESPACHO DE VUELO
- c. DESDE QUE INDICA LA CARRERA DE DESPEGUE
- d. TODAS LAS ANTERIORES

48. CUANDO UN PILOTO QUE VUELA IFR DENTRO DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO DESEA CONTINUAR SU VUELO FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO DEBERÁ:



- a. CANCELAR SU VUELO IFR Y CONTINUAR CON UN VUELO VFR
- b. SOLICITAR AUTORIZACIÓN AL ACC Y MANTENER ESCUCHA DE LA FRECUENCIA
- c. NOTIFICAR SUS INTENCIONES AL ACC Y MANTENER ESCUCHA DE LA FRECUENCIA ESPERANDO HASTA OBTENER LA AUTORIZACIÓN
- d. REQUERIR AUTORIZACIÓN ESPECIAL PARA VOLAR FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO

49. EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, ES RESPONSABLE DE SUMINISTRAR CONTROL (SEPARACIONES)



- a. ENTRE VUELOS VFR
- b. ENTRE VUELOS IFR CONTROLADOS
- c. ENTRE VUELOS IFR CONTROLADOS Y VUELOS VFR
- d. ENTRE VUELOS IFR CONTROLADOS, VUELOS VFR Y VUELOS VFR ESPECIALES.

50. MIENTRAS SE VUELA A MÁS DE 12.000 PIES SOBRE EL MSL EN EL FIR DE MAIQUETIA.



- a. LA ESCALA BAROMÉTRICA SE AJUSTA A 29.92 PULGADAS
- b. SE VUELA EN NIVELES DE VUELO
- c. TODAS LAS ANTERIORES
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

51. ¿DÍGA UD, COMO SE CONOCE EL HECHO DE FAMILIARIZARSE CON TODO LO RELACIONADO A LA PROYECCIÓN DE UN VUELO?



- a. FAMILIARIZACIÓN DEL NOTAM
- b. MEDIDAS PREVENTIVAS DE DESPACHO
- c. MEDIDAS PREVIAS AL VUELO
- d. MEDIDAS PREVIAS AL NIVEL DE VUELO

52. LA REFERENCIA VERTICAL UTILIZADA PARA VOLAR EN UNA AEROVÍA SE CONOCE CÓMO.



- a. NIVEL DE VUELO
- b. ALTITUD MÍNIMA EN RUTA (MEA)
- c. ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)
- d. ALTITUD DE DECISIÓN (DH)

53. ¿DÍGA CÓMO SE DENOMINA EL ESPACIO AÉREO QUE SE ENCUENTRA ENTRE LA ALTITUD DE TRANSICIÓN Y EL NIVEL DE TRANSICIÓN:



- a. ALTITUD DE TRANSICIÓN
- b. NIVEL DE TRANSICIÓN
- c. CAPA DE TRANSICIÓN
- d. NINGUNA ES CORRECTA

54. EL PILOTO AL MANDO DE UNA AERONAVE SERÁ RESPONSABLE DE LA MISMA CUANDO:



- a. CUANDO LA EMPRESA EXPLOTADORA DE LA AERONAVE
- b. CUANDO SE LE ENTREGUE EL PLAN DE VUELO
- c. CUANDO MANIPULE O NO LOS MANDOS DE LA AERONAVE
- d. CUANDO VUELE AL MANDO DERECHO COMO PRIMER OFICIAL

55. EN UN CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO LA SECUENCIA Y EL ORDEN DE ATERRIZAJE SE ESTABLECE:



- a. DE ACUERDO A LA UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE CADA AERONAVE
- b. DE ACUERDO A LA VELOCIDAD DE LAS AERONAVES
- c. DE ACUERDO A LA ALTITUD CON QUE LLEGUE AL AERÓDROMO
- d. DE ACUERDO AL ORDEN EN QUE SE INCORPoren AL CIRCUITO DEL AERÓDROMO

56. CUANDO UN AERÓDROMO SE ENCUENTRA BÁJO LOS MÍNIMOS METEOROLÓGICOS Y SE SUSPENDEN LOS VUELOS VFR, QUIERE DECIR QUE SUS LÍMITES SON:



- a. TECHO DE NUBES 1000 PIES O 8 NM DE VISIBILIDAD
- b. TECHO DE NUBES 1500 PIES O 3 NM DE VISIBILIDAD
- c. TECHO DE NUBES 1500 PIES O 5 NM DE VISIBILIDAD
- d. TECHO DE NUBES 1000 PIES O 5 NM DE VISIBILIDAD

57. LOS SERVICIOS DE CONTROL DE AERÓDROMO, CONTROL DE APROXIMACIÓN Y CONTROL DE ÁREA SE ABREVIAN ASI :



- a. TWR - SAR - APP
- b. ATS - ATC - APP
- c. ATC - TWR - APP
- d. **TWR - APP - ACC**

58. LAS REGIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA OACI SE SUB-DIVIDEN EN:



- a. ESPACIO AÉREO CONTROLADO Y DE ASESORAMIENTO
- b. **REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO**
- c. ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS Y NO CONTROLADOS
- d. ESPACIO AEREO INFERIOR Y SUPERIOR

59. EL SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN SE LES PRESTA A LAS AERONAVES QUE SE ENCUENTRAN VOLANDO EN :



- a. UNA ÁREA DE ASESORAMIENTO (ADR)
- b. **UNA ZONA DE CONTROL (CTR)**
- c. UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATS)
- d. UNA AEROVÍA AERONÁUTICA (AWY)

60. EN UN AERÓDROMO CONTROLADO EL CIRCUITO DE RODAJE EN UN ÁREA DE MOVIMIENTO, DEBE USARSE BAJO LA AUTORIZACIÓN DEL:



- a. CONTROL DE AERÓDROMO
- b. CONTROL DE ÁREA
- c. **CONTROL DE SUPERFICIE**
- d. CONTROL DE ASESORAMIENTO

61. LA ALTITUD UTILIZADA PARA VOLAR EN UNA AEROVÍA SE CONOCE CÓMO:



- a. **NIVEL DE AEROVÍA**
- b. ALTITUD MÍNIMA EN RUTA (MEA)
- c. ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA)
- d. ALTITUD DE DECISIÓN (DH)

62. CUANDO UNA AERONAVE VUELA VFR CONTROLADO POR RADAR SECUNDARIO DEBE UTILIZAR EL RESPONDEDOR EN:



- a. CÒDIGO 7500
- b. CÒDIGO 2000
- c. **CÒDIGO 1500**
- d. CÒDIGO 1700

63. EL SERVICIO DE INFORMACIÓN TERMINAL (ATIS) DEBE SER ESCUCHADO POR LOS PILOTOS AL MANDO DE SU AERONAVE PARA CONOCER:

- a. LA INFORMACIÓN DEL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO
- ✓ **b. LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS DEL AERÓDROMO**
- c. LOS CIRCUITOS DE ESPERA DEL AERÓDROMO
- d. LAS CONDICIONES DEL AERÓDROMO

64. LAS POSICIONES CRÍTICAS DE RODAJE DE UN AERÓDROMO LO FORMAN LAS SIGUIENTES PARTES:

WITNESS

- a. LA PISTA EN USO, CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMAS
- b. PLATAFORMAS, CALLE DE RODAJE Y ZONAS LIBRES DE OBSTÁCULOS
- ✓ **c. CABEZERA DE PISTA, PUNTO DE ESPERA Y PLATAFORMA**
- d. PLATAFORMA, ZONA DE PARADA Y CALLE DE RODAJE

65. LOS ESPACIOS AÉREO CONTROLADOS COMPRENDEN:

WITNESS

- a. TODO EL ESPACIO AÉREO DE UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO
- b. EL ESPACIO AÉREO INFERIOR Y EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR
- ✓ **c. LAS AEROVÍAS, ÁREAS DE CONTROL TERMINAL, ZONA DE CONTROL Y ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO.**
- ✓ **d. LAS ZONAS DE CONTROL, AEROVÍAS Y LAS ÁREAS DE CONTROL TERMINAL**

66. CUANDO REGLAMOS UN ALTÍMETRO EN NIVELES DE VUELO (QNE) LO UTILIZAMOS PREFERENTEMENTE PARA:



- a. EFECTUAR UN DESPEGUE CON PROCEDIMIENTO SID.
- b. REALIZAR UNA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN
- ✓ **c. DETERMINAR EL NIVEL DE VUELO**
- d. REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO

67. LAS AERONAVES QUE VUELAN DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO, SE SUJETAN A LA JURISDICCIÓN DE :



- ✓ **a. UNA DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO**
- b. UNA DEPENDENCIA DE TRÁNSITO AÉREO
- c. UN CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO
- d. UN SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

68. CUANDO DOS AERONAVES EN VUELO O EN RODAJE SE APRÓXIMAN DE FRENTE, EVITARÁN UNA COLISIÓN ACTUANDO DE LA SIGUIENTE MANERA:



- a. LA QUE SEA MÁS RÁPIDA CAMBIARÁ SU RUMBO A LA IZQUIERDA
- b. LA QUE ESTE A LA DERECHA AUMENTARA SU VELOCIDAD
- c. AMBAS VIRARÁN A LA DERECHA Y MANTENDRÁN UNA SEPARACIÓN DE 150 MTS.
- d. AMBAS SE DETENDRÁN O, DE SER POSIBLE, ALTERARÁN SU RUMBO HACIA LA DERECHA**

69. UNA AERONAVE EN VUELO EXPRESA SU POSICIÓN VERTICAL EN ALTITUD EN RELACIÓN A LA CAPA DE TRANSICIÓN CUANDO SE ENCUENTRA :



- a. EN LA ALTITUD MÁS BAJA UTILIZABLE Y POR DEBAJO DE ELLA
- b. EN LA ALTITUD MÁS BAJO UTILIZABLE Y POR ENCIMA DE ELLA
- c. EN LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y POR ENCIMA DE ELLA
- d. EN LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y POR DEBAJO DE ELLA**

70. EL ESPACIO AÉREO LLAMADO AEROVÍAS TIENE UN LÍMITE INFERIOR DENOMINADO:



- a. MÍNIMA ALTURA EN RUTA
- b. ALTITUD MÍNIMA EN RUTA**
- c. ALTURA MÍNIMA EN RUTA
- d. LÍMITE DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS (OCL)

71. UN VUELO VFR CON UN RUMBO DE 310 GRADOS PUEDE UTILIZAR SÓLO HASTA LA ALTITUD O NIVEL DE VUELO (FL) DE:



- a. 24,500 FT (FL 245)
- b. 18,500 FT (FL 185)**
- c. 20,000 FT (FL 200)
- d. 19,500 FT (FL 195)

72. EL ESPACIO AÉREO CONTROLADO QUE ESTÁ BAJO LA RESPONSABILIDAD DE UNA TORRE DE CONTROL SE DENOMINA:



- a. UN CORREDOR AÉREO CONTROLADO
- b. UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)**
- c. UNA ZONA DE CONTROL DE TERMINAL (TMA)
- d. UNA ÁREA DE CONTROL DE AERÓDROMO (CTR)

73. CUANDO UNA AERONAVE EN VUELO, SE ENCUENTRA EN EL EJE DE UNA AEROVÍA, ESTA SE ENCUENTRA:



- a. A 10 MILLAS TERRESTRE A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA
- b. A 05 MILLAS NÁUTICAS A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA**
- c. A 10 MILLAS NÁUTICAS A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA.
- d. A 05 MILLAS TERRESTRE A AMBOS LADOS DE LA AEROVÍA.

74. CUANDO UNA AERONAVE ES INSTRUIDA POR EL CONTROL DE SUPERFICIE A RODAR A LA PISTA EN USO, SE LE ESTA INDICANDO QUÉ:



- a. ESTÁ AUTORIZADO PARA ENTRAR A POSICIÓN Y MANTENER**
- b. ESTÁ AUTORIZADO PARA UN DESPEGUE DE INMEDIATO
- c. ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR AL PUNTO DE ESPERA
- d. ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR A LA PISTA Y DESPEGAR

75. LA FRECUENCIA INTERNACIONAL DE EMERGENCIA UTILIZADA EN LA AVIACIÓN ES:



- a. 120.5 MHZ
- b. 121.5 MHZ**
- c. 125,1 MHZ
- d. 121.9 MHZ

76. EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR (UIR) SÓLO SE PUEDEN REALIZAR VUELOS:



- a. IFR EN IMC
- b. VFR EN IFR
- c. VFR EN IMC
- d. IFR EN VMC O IMC**

77. EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/SVZM SUS LÍMITES VERTICALES SON:



- a. SUPERIOR: ILIMITADO
- b. INFERIOR: EL TERRENO Y SUPERIOR: FL 290
- c. INFERIOR: FL 245 Y SUPERIOR: ILIMITADO**
- d. SUPERIOR: FL 450 E INFERIOR: EL TERRENO

78. CUANDO UNA AERONAVE VUELA VFR CONTROLADO POR RADAR SECUNDARIO DEBE UTILIZAR EL RESPONDEDOR EN:



- a. CÓDIGO 7500
- b. CÓDIGO 2000
- c. CÓDIGO 1500**
- d. CÓDIGO 1700

79. LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO DE MAIQUETIA, SEGÚN LA OACI SE ABREVIAS:

- a. MVM
- b. SVZM
- c. SVM
- d. SVM

80. CUANDO UNA AERONAVE QUE EMPLEE EL VASIS, PARA ATERRIZAR Y ESTA LE INDIQUE UNA LUZ ROJA Y UNA BLANCA ¿EL PILOTO INTERPRETARÁ QUÉ?

-
- a. ESTÁ CRUZANDO LA SENDA DE LOCALIZADOR
- b. SE ENCUENTRA ENCIMA DE LA SENDA DE PLANE
- c. SE ENCUENTRA EN LA SENDA CORRECTA DE PLANE
- d. SE ENCUENTRA POR ENCIMA DE LA SENDA DE PLANE

81. UNA AERONAVE VOLANDO EN ALTA MAR, AL ESTAR VOLANDO DENTRO DE LAS REGLAS DE VUELO, DEBE SUJETARSE A:

-
- a. EL REGLAMENTO DEL AEROPUERTO DE DESTINO
- b. AL REGLAMENTO DEL AIRE DEL PAÍS DE DESPEGUE
- c. LAS NORMAS DE LA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA QUE ESTA CRUZANDO
- d. EL ANEXO 2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

82. PARA DETERMINAR LA ELEVACIÓN DE UN AERÓDROMO SE MIDE UTILIZANDO LA PRESIÓN DEL ALTÍMETRO:

-
- a. SOBRE EL PUNTO DE REFERENCIA DEL AEROPUERTO (ARP)
- b. SOBRE LA CABEZERA DE LA PISTA
- c. SOBRE EL NIVEL DEL MAR
- d. SOBRE EL NIVEL STANDARD

83. LAS AEROVÍAS (AWY) QUE CRUZAN DOS O MÁS REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) SE IDENTIFICAN CON LAS LETRAS :

- a. K.U.S.F.
- b. W.M.L.A.
- c. A.B.G.R.
- d. H.J.V.U.

WITNESS

84. CUANDO UNA AERONAVE DESCIEENDE PARA ATERRIZAR, AL CRUZAR EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE DEBE AJUSTAR SU ALTÍMETRO



- a. QNE (PRESIÓN AL NIVEL DEL MAR)
- b. QNH (PRESIÓN AL NIVEL MEDIO DEL MAR)**
- c. QNE (PRESIÓN STANDARD)
- d. QFE (PRESIÓN AL NIVEL DEL AERÓDROMO)

85. LA CAPA DE TRANSICIÓN DE UN AERÓDROMO ESTÁ UBICADA:



- a. POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE
- b. ENTRE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE Y EL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE.**
- c. POR ENCIMA DE LA ALTITUD MÁS ALTA UTILIZABLE
- d. POR DEBÁJO DEL NIVEL DE VUELO MÁS BAJO UTILIZABLE

86. EL FIR SVMZ SOBRE EL NIVEL DE VUELO 200 SÓLO SE AUTORIZAN:



- a. LAS REGLAS DE VUELO VISUAL
- b. LAS REGLAS DE VUELO VISUAL E INSTRUMENTAL
- c. LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTO**
- d. LAS REGLAS DE VUELO VISUAL EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS VISUALES

87. CUANDO UNA AERONAVE SIN COMUNICACIÓN EN VUELO RECIBE DE LA TORRE DE CONTROL UNA LUZ VERDE FIJA SIGNIFICA QUÉ:



- a. AUTORIZADO PARA ATERRIZAR**
- b. CEDA EL PASO A LAS OTRAS AERONAVES Y SIGA EN EL CIRCUITO
- c. REGRESE PARA ATERRIZAR
- d. ATERRRICE EN ESTE AERÓDROMO Y DIRIJASE A LA PLATAFORMA.

88. EL SALVAVIDAS O BOTE SALVAVIDAS DEBE LLEVARSE A BORDO DE LA AERONAVE OBLIGATORIAMENTE:



- a. CUANDO SE VUELA A CUALQUIER DISTANCIA DE LA COSTA**
- b. CUANDO SE VUELE A DIEZ MILLAS NÁUTICAS O MÁS DE LA COSTA
- c. CUANDO SE VUELE EN CUALQUIER ZONA
- d. CUANDO SE VUELE EN CUALQUIER ÁREA

89. EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO SE PRESTA A LAS AERONAVES QUE VUELAN:



- a. BAJO REGLAS IFR DENTRO DE UN ATZ
- b. BAJO REGLAS VFR DENTRO DE UN ATZ**
- c. BAJO REGLAS VFR DENTRO DE UN CTR
- d. BAJO REGLAS IFR DENTRO DE UN APP

90. EL VUELO VFR EN ÁREAS POBLADAS NO DEBE REALIZARSE A MENOS QUÉ:



- a. VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 1000 FT O MÁS**
- b. VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2500 FT O MÁS
- c. VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO 1500 FT O MÁS
- d. VUELE SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO A 2000 FT O MÁS

91. EL ESPACIO AÉREO DENTRO DEL CUÁL EL ESTADO VENEZOLANO PROPORCIONA LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, SE DENOMINA:



- a. REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL
- b. REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO**
- c. REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI
- d. REGIÓN DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

92. LOS LÍMITES VERTICALES DEL ESPACIO AÉREO INFERIOR DEL FIR SVZM SE ENCUENTRAN:



- a. DESDE EL NIVEL DE VUELO 195 HASTA EL TERRENO
- b. DESDE EL TERRENO HASTA EL NIVEL DE VUELO 200
- c. DESDE EL NIVEL DE VUELO 245 HASTA EL TERRENO**
- d. DESDE EL TERRENO HASTA EL NIVEL DE VUELO 290

93. PARA QUE UN PILOTO PUEDA REPORTAR SU ALTITUD DE VUELO, DEBE DE AJUSTAR SU ALTÍMETRO A:



- a. QNH (PRESIÓN AL NIVEL DEL MAR)**
- b. LA PRESIÓN AUTORIZADA POR EL ATC
- c. QNE (PRESIÓN DE LA ATMOSFERA STANDARD)
- d. QFE (PRESIÓN AL NIVEL DE LA PISTA)

94. LOS VUELOS VFR SE RESTRINGE Y NO DEBEN OPERAR:



- a. ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL Y POR ENCIMA DEL FL245
- b. ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL Y POR ENCIMA DEL FL200**
- c. POR DEBAJO DEL FL195 Y ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL
- d. POR DEBAJO DEL FL205 Y ENTRE LA PUESTA Y SALIDA DEL SOL.

95. LOS CÓDIGOS QUE SE ACTIVAN PARA INDICAR AL ATC SOBRE UNA EMERGENCIA, FALLA DE COMUNICACIÓN, INTERFERENCIA ILÍCITA Y VUELO VFR CONTROLADO



- a. 7700 - 7500 - 7600 - 1500
- b. 7700 - 7600 - 7500 - 2000
- c. - 7600 - 7500 - 1500**
- d. 7600 - 7700 - 7500 - 200

96. CUANDO LA VISIBILIDAD Y DISTANCIA ENTRE NUBES Y TECHOS DE NUBES SON INFERIORES A LAS MÍNIMAS PARA LOS VUELOS VFR NOS ENCONTRAMOS EN CONDICIONES DE VUELO:



- a. VMC PARA VFR
- b. IMC PARA VFR**
- c. IMC PARA IFR
- d. VMC PARA IFR

97. CUANDO UNA AERONAVE, ESTÁ VOLANDO DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO NO CONTROLADO LA RESPONSABILIDAD DE EVITAR COLISIONES ES DE



- a. LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE
- b. LA COMPAÑÍA EXPLOTADORA
- c. EL CAPITÁN DE LA AERONAVE**
- d. LAS AERONAVES ENTRE SI

98. LOS VUELOS IFR QUE VUELAN SOBRE EL NIVEL DE VUELO FL 290 DENTRO DEL FIR - SVZM MANTENDRA UNA SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA



- a. 1,500 FT
- b. 2,000 FT**
- c. 2,500 FT
- d. 1,000 FT

99. UNA AERONAVE SUJETA A SU PLAN VUELO Y A LOS SERVICIOS DE ATC Y ESTÁ NO NOTIFICA EN UN PERÍODO DE 30 MINUTOS DESPUÉS DE LA HORA EN LA CUAL DEBERÍA HABER HECHO SU ÚLTIMA NOTIFICACIÓN DE POSICIÓN. ESTÁ EN FASE:



- a. ALERFA
- b. EMERGENCIA
- c. INCERFA
- d. DESTREFA

100. CUANDO EL AERÓDROMO SE ENCUENTRA DEBAJO DE LOS MÍNIMOS IFR EL PILOTO:



- a. ATERRIZARA REALIZANDO UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL
- b. NO DEBE ATERRIZAR Y REALIZARÁ UNA APROXIMACIÓN FRUSTRADA
- c. ATERRIZARA A DISCRECIÓN.
- d. ATERRIZARA CON AUTORIZACIÓN DE LA COMPAÑÍA EXPLOTADORA

101. LOS VUELOS VFR ENTRE LOS RUMBOS 000° Y 178° NO DEBEN DE UTILIZARSE A UNA ALTITUD O NIVEL DE VUELO :



- a. MAYOR DE 24500 (FL 24,5)
- b. MAYOR DE 18500 (FL 185)
- c. MAYOR DE 19500 (FL 195)
- d. MAYOR DE 20000 (FL 200)

102. LAS ZONAS DEMARCADAS EN LAS CARTAS DE NAVEGACIÓN CON LAS LETRAS " R, P, Y D", INDÍCAN:



- a. ZONAS DE VUELO MILITARES
- b. ZONAS PELIGROSAS, PROHIBIDAS Y SEÑALADAS
- c. ZONAS DE VUELO RESTRINGIDAS, PROHIBIDAS Y PELIGROSAS
- d. ZONAS DE VUELO PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y DURADERAS

103. CUANDO DOS AERONAVES EN VUELO TENGAN RUMBO DE CONVERGENCIA A UNA ALTITUD IGUAL O APROXIMADAMENTE IGUAL, PARA EVITAR UNA COLISIÒN:



- a. LA QUE TIENE LA OTRA A LA IZQUIERDA TIENE EL DERECHO DE PASO
- b. LA AERONAVE QUE TIENE LA OTRA A SU DERECHA CEDERÁ EL PASO**
- c. AMBAS AERONAVES ALTERARÁN SU RUMBO A LA DERECHA.
- d. LA QUE ESTA A LA IZQUIERDA DE LA OTRA TIENE EL DERECHO DE PASO

104. UNA AEROVÍA EN UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO EN FORMA DE CORREDOR TIENE UN ANCHO DE:



- a. 10 MILLAS TERRESTRES
- b. 05 MILLAS NÁUTICAS
- c. 10 MILLAS NÁUTICAS**
- d. 05 MILLAS TERRESTRES

105. CUANDO UNA AERONAVE SE ENCUENTRA VOLANDO IFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CON UN RUMBO DE 180 GRADOS, ¿A CUÁL DE LOS NIVELES ABAJO MENCIONADOS DEBE VOLAR?



- a. 11500 (FL 115)
- b. 24000 (FL 240)**
- c. 12500 (FL125)
- d. 11000 (FL110)

106. CUANDO UNA AERONAVE SE DECLARA EN EMERGENCIA Y SEGÙN SU PLAN DE VUELO, SE CONSIDERA QUE SE LE HA AGOTADO EL COMBUSTIBLE ESTA SE ENCUENTRA EN:



- a. EMERGENCIA
- b. INCERFA
- c. ALERFA
- d. DESTREFA**

107. LA HORA UTC TIENE UNA DIFERENCIA CON LA HORA LOCAL DE VENEZUELA (MLV) DE:



- a. MENOS CUATRO HORAS
- b. MÁS CUATRO HORAS**
- c. MENOS CINCO HORAS
- d. MÁS CINCO HORAS

108. LA OACI ASIGNA A LOS ESTADOS EL NOMBRE DEL ESPACIO AÉREO EN DÓNDE SE PRESTA SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO EL CUÁL SE DENOMINA:



- a. ESPACIO AÉREO , CONTROLADO Y NO CONTROLADO
- b. REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA OACI
- c. **REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)**
- d. ESPACIO AÉREO SUPERIOR E INFERIOR DE LA REGIÓN

109. EN UNA CARTA DE RADIONAVEGACIÓN SE OBSERVA QUE LOS TRAMOS EN LAS AEROVÍAS, ESTÁN SEÑALADAS POR LAS LETRAS "MEA" QUE SIGNIFICA:



- a. LA ALTITUD MÁXIMA EN RUTA
- b. **LA ALTITUD MÍNIMA EN RUTA**
- c. LA ALTITUD MÍNIMA EN VUELO ESTABLECIDO
- d. LA ALTITUD MÍNIMA SOBRE EL TERRENO

110. UNA AERONAVE VOLANDO VFR EN EL RUMBO 115 SU ALTITUD O NIVEL DE VUELO MÁXIMO A UTILIZAR SERÁ:



- a. 18500 = FL185
- b. 20500 = FL205
- c. **19500 = FL195**
- d. 24500 = FL245

111. EL PILOTO AL MANDO DE LAS AERONAVES, TENDRÁ AUTORIDAD DECISIVA EN TODO LO RELACIONADO CON ELLA.



- a. CUANDO LA AUTORIZA LA COMPAÑIA EXPLOTADORA
- b. CUANDO HAYA FIRMADO TODA LA DOCUMENTACIÓN DE LA AERONAVE
- c. MIENTRAS SU TRIPULACIÓN ESTA COMPLETA
- d. **MIENTRAS ESTE AL MANDO DE LA MISMA.**

112. LA SEÑAL QUE SE UTILIZA EN LA AVIACIÓN PARA IDENTIFICAR O REPORTAR UNA EMERGENCIA O PELIGRO INMINENTE DE UNA AERONAVE ES:



- a. EMERGENCIA, EMERGENCIA, EMERGENCIA
- b. **MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY**
- c. PELIGRO, PELIGRO, PELIGRO
- d. URGENTE, URGENTE, URGENTE

113. SE DEFINE "SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA LOS VUELOS CONTROLADOS EN LAS ÁREAS DE CONTROL" CÓMO:



- a. SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN
- b. SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA**
- c. SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO
- d. SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO

114. EL ESPACIO AÉREO CONTROLADO QUE ESTÁ BAJO LA RESPONSABILIDAD DE UNA TORRE DE CONTROL SE DENOMINA:



- a. UN CORREDOR AÉREO CONTROLADO
- b. UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)**
- c. UNA ZONA DE CONTROL DE TERMINAL (TMA)
- d. UNA ÁREA DE CONTROL DE AERÓDROMO (CTR)

115. CUANDO UNA AERONAVE ES INSTRUIDA POR EL CONTROL DE SUPERFICIE A RODAR A LA PISTA EN USO, SE LE ÉSTA INDICANDO QUE:



- a. ESTÁ AUTORIZADO PARA ENTRAR A POSICIÓN Y MANTENER**
- b. ESTÁ AUTORIZADO PARA SU DESPEGUE DE INMEDIATO
- c. ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR AL PUNTO DE ESPERA
- d. ESTÁ AUTORIZADO PARA RODAR A LA PISTA Y DESPEGUE

116. EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR (VIR) SÓLO SE PUEDEN REALIZAR VUELOS:



- a. IFR EN IMC
- b. VFR EN IFR
- c. VFR EN IMC
- d. IFR EN VMC O IMC**

117. EL REGLAMENTO DEL AIRE SE APLICA A TODAS LAS AERONAVES CIVILES QUE OPEREN DENTRO DE:



- a. UN ESPACIO TERRITORIAL DEL ESTADO
- b. UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO
- c. UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA**
- d. UNA REGIÓN DE INFORMACIÓN AÉREA

118. LAS LUCES DE NAVEGACIÓN ROJA Y VERDE QUE OBSTENTÁN LAS AERONAVES TIENEN UN ÁNGULO DE PROYECCIÓN DE:



- a. 120 GRADOS
- b. 110 GRADOS**
- c. 690 GRADOS
- d. 140 GRADOS

119. UNA AERONAVE VOLANDO VFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CON UN RUMBO DE 045 GRADOS, DEBE UTILIZAR :



- a. ALTITUD IMPAR
- b. ALTITUD PAR
- c. ALTITUD IMPAR MÁS 500 PIES
- d. ALTITUD POR MÁS 500 PIES

120. LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) SE HA CREADO CON LA FINALIDAD DE BRINDAR:



- a. EL SERVICIO DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL
- b. EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO
- c. EL SERVICIO DE ALERTA, CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO E INFORMACIÓN DE VUELO
- d. EL SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO

121. EL ESPACIO AÉREO DE UN AERÓDROMO CON 1500 PIES VERTICALES Y 3 MILLAS NÁUTICAS DE RADIO DESDE EL PUNTO DEL AERÓDROMO



- a. UN ÁREA DE CONTROL (CTR)
- b. UN ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA)
- c. UNA ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)
- d. UNA AEROVÍA CONTROLADA (AWY)

122. EL ESPACIO AÉREO DEL ÁREA DE CONTROL TERMINAL DE MAIQUETIA (CON SERVICIO RADAR SSR) SE CLASIFICA:



- a. CLASE D
- b. CLASE C
- c. CLASE A
- d. CLASE B

123. UNA AERONAVE EN VUELO SIN COMUNICACIÓN CON LA TORRE DE CONTROL RECIBE UNA SEÑAL VERDE FIJA, SE LE INDICA QUÉ:



- a. MANTENGASE EN CIRCUITO
- b. REGRESE PARA ATERRIZAR
- c. AUTORIZADO PARA ATERRIZAR
- d. NO ATERRICE AERÓDROMO PELIGROSO

124. UNA AERONAVE ALCANZA A OTRA, CUANDO EXISTA UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE:



- a. 060 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE
- b. 070 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE
- c. 090 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE
- d. 080 GRADOS CON UN ÁNGULO DE SIMETRÍA DE LA QUE VA DELANTE

125. CUANDO SE AUTORIZA A UNA AERONAVE A PUNTO DE ESPERA Y ESTE NO HA SIDO SEÑALADO EN EL AERÓDROMO, LA AERONAVE DEBE ESPERAR



- a. 50 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA SEA INFERIOR A 900 MTS.
- b. 100 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA SEA INFERIOR A 900 MTS
- c. 50 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA TENGA 900 MTS O MÁS
- d. 100 MTS DEL BORDE DE LA PISTA CUANDO ÉSTA TENGA 900 MTS O MÁS

126. CUANDO LAS CONDICIONES MET. SE ENCUENTRA EN TÉRMINOS DE VISIBILIDAD, DISTANCIA Y TECHO DE LAS NUBES IGUALES O INFERIORES A 1500' O 3 MILLAS NÁUTICAS SE DICE QUE LAS CONDICIONES SON:



- a. CONDICIONES IFR
- b. CONDICIONES VMC
- c. CONDICIONES IMC
- d. CONDICIONES VFR

127. LAS AERONAVES UTILÍZAN LUCES DE NAVEGACIÓN, A ESTAS SE LE AÑADEN LAS LUCES DE DESTELLOS ROJOS QUE TIENEN UNA COBERTURA DE



- a. LUZ DE NAVEGACIÓN
- b. LUZ DE NAVEGACIÓN INERCIAL
- c. LUZ DE ANTICOLISIÓN
- d. LUZ DE SEÑALIZACION DEL FUSELAJE

128. LA HORA ENTRE DE LA PUESTA DE SOL, Y EL COMIENZO DE LA SALIDA DEL MISMO PUBLICADA EN EL ALMANAQUE DEL AIRE SE LLAMA:

- a. HORA SIDERAL
- b. NOCHE
- c. HORA INTERNACIONAL DE LA FECHA
- d. NINGUNA ES CORRECTA

129. UNA AERONAVE CON INTENCIONES DE ATERRIZAR Y DESEA CONOCER SU ALTITUD, SU ALTÍMETRO DEBE ESTAR CALIBRADO A:



- a. LA PRESIÓN A NIVEL DE AEROPUERTO (QFE)
- b. LA PRESIÓN STANDARD (QNH)
- c. LA PRESIÓN A NIVEL DEL MAR (QNH)**
- d. LA PRESIÓN A NIVEL DEL AEROPUERTO

130. LOS VUELOS VFR ENTRE LOS RUMBOS 000° Y 179° NO DEBEN DE UTILIZARSE A UNA ALTITUD O NIVEL DE VUELO:



- a. MAYOR DE 24500 (FL 24,5)
- b. MAYOR DE 18500 (FL 185)
- c. MAYOR DE 19500 (FL 195)**
- d. MAYOR DE 20000 (FL 200)

131. LAS LUCES DE NAVEGACIÓN DE LAS AERONAVES, POR SU UBICACIÓN SE IDENTIFICAN DE LA SIGUIENTE MANERA:



- a. LUZ VERDE EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ ROJA EN LA COLA Y BLANCA EN EL TIP DE LA IZQUIERDA
- b. LUZ ROJA EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ VERDE EN EL TIP DE ALA IZQUIERDA Y BLANCA EN LA COLA.
- c. LUZ VERDE EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ ROJA EN EL TIP DE ALA IZQUIERDA Y LUZ BLANCA EN LA COLA.**
- d. LUZ BLANCA EN EL TIP DE ALA DERECHA, LUZ VERDE EN LA COLA Y LUZ ROJA EN EL TIP DE ALA IZQUIERDA

132. CUANDO UNA AERONAVE ALCANZA A OTRA EN CRUCERO, EN ASCENSO O EN DESCENSO, DEBERÁ :



- a. CAMBIAR SU ALTITUD Y VELOCIDAD
- b. CAMBIAR SU RUMBO HACIA LA DERECHA Y MANTENERSE FUERA DE LA TRAYECTORIA DE LA AERONAVE QUE ESTÁ ALCANZANDO**
- c. REDUCIR LA VELOCIDAD HASTA QUE LA AERONAVE QUE VA ADELANTE SE ALEJE LO SUFICIENTE
- d. CRUZAR A LA IZQUIERDA HASTA ALCANZARLA Y ADELANTARSE

133. EN CUÁNTO A CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO Y EN RELACIÓN A LA RESPONSABILIDAD LAS AEROVÍAS ESTÁN BAJO:



- a. EL SERVICIO DE INFORMACIÓN Y ALERFA (FIS)
- b. EL SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA (ACC)**
- c. EL SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN (APP)
- d. EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO (TWR)

134. SE DEFINE "DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN NIVEL , PUNTO U OBJETO CONSIDERADO COMO PUNTO, EL NIVEL MEDIO DEL MAR (MSL)" CÓMO:



- a. ALTITUD DE PRESIÓN
- b. ELEVACIÓN DE UN AERÓDROMO
- c. **ALTITUD**
- d. ALTURA

135. SE DEFINE "SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA LA LLEGADA Y SALIDA DE VUELOS CONTROLADOS" CÓMO:



- a. SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA
- b. **SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN**
- c. SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO
- d. SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

136. SE DEFINE "SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO PARA EL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO" CÓMO:



- a. SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN
- b. SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA
- c. **SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO**
- d. SERVICIO DE CONTROL DE SUPERFICIE

137. LA ALTITUD MÍNIMA PARA VOLAR SOBRE LA TIERRA O AGUA EN VUELO VFR ES:



- a. 1500 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO
- b. 700 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO
- c. **500 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO**
- d. 1000 FT SOBRE EL OBSTÁCULO MÁS ALTO DEL TERRENO

138. EL REGLAMENTO DEL AIRE (ANEXO 2 OACI) A TRAVÉS DEL MIP-AIP DE VENEZUELA SERÁ APLICADO A TODAS LAS AERONAVES CIVILES:



- a. DENTRO DEL CENTRO DE CONTROL DE ÁREA DE MAIQUETIA
- b. DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO
- c. **DENTRO DE LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO DE MAIQUETIA (FIR MAIQUETIA)**
- d. DENTRO DE UNA REGIÓN DE NAVEGACIÓN DE VUELO

139. EN VENEZUELA LAS AERONAVES ENTRAN Y SALEN DEL TERRITORIO NACIONAL POR LOS PUNTOS QUE LES FIJE:



- a. LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE AÉREO
- b. LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL
- c. **EL EJECUTIVO NACIONAL**
- d. LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE

140. EL ESPACIO AÉREO SITUADO SOBRE TERRITORIO VENEZOLANO MÁS SUS AGUAS JURIDICIONALES ESTÁN SUJETOS A:



- a. LA CONSTITUCIÓN DEL PAÍS
- b. LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DEL PAÍS
- c. LA SOBERANÍA NACIONAL
- d. LAS REGLAS GENERALES Y DE PROCEDIMIENTOS

141. TODAS LAS AERONAVES VOLARÁN AJUSTANDOSE A LAS AUTORIZACIONES DEL:



- a. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO
- b. SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN
- c. SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO
- d. SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO

142. CUANDO SE REALIZA UNA APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL DE PRECISIÓN ÉSTA SE LLEVA A CABO UTILIZANDO LAS RADIOAYUDAS:



- a. AME -NAB
- b. NDE-TACAN
- c. ILS-PAR
- d. VOR-ILS

143. EL SERVICIO DE ALERTA SE LE PRESTA A TODAS LAS AERONAVES QUE:



- a. VUELAN IFR Y VFR QUE HAYAN PRESENTADO UN PLAN DE VUELO
- b. VUELAN VFR FUERA DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO
- c. VUELAN IFR DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO
- d. VUELAN VFR E IFR FUERA DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO

144. EL ATZ (ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO) SEGÚN LA OACI TIENE LAS SIGUIENTES DIMENSIONES:



- a. 1800 FT DE TECHO Y 5 NM DE VISIBILIDAD
- b. 1500 FT DE TECHO Y 5 NM DE VISIBILIDAD
- c. 1800 FT DE TECHO Y 3 NM DE VISIBILIDAD
- d. 1500 FT DE TECHO Y 3 NM DE VISIBILIDAD

145. TODA AERONAVE DENTRO DEL TMA DE MAIQUETIA BAJO LAS REGLAS VFR SÓLO RECIBIRÁN



- a. SERVICIO DE ASESORAMIENTO
- b. SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO
- c. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO
- d. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE LOS VUELOS VFR E IFR

146. EN UN AERÓDROMO NO CONTROLADO LA RESPONSABILIDAD EN EL ATERRIJAZE SERÁ:



- a. DE LA COMPAÑIA EXPLOTADORA
- b. DE LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE
- c. DEL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE
- d. DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO

147. LAS AERONAVES QUE NOTIFICAN SU POSICIÓN VERTICAL EN NIVELES DE VUELO ESTÁN UTILIZANDO LA PRESIÓN:



- a. QFG
- b. QNE
- c. QNH
- d. QDR

148. DEFINIMOS LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR) CUANDO EL PILOTO LLEVA A CABO SU VUELO:



- a. UTILIZANDO UN RADAR PRIMARIO PARA EL EFECTO
- b. INTERPRETANDO BIEN SUS INSTRUMENTOS DE VUELO Y LAS RADIOAYUDAS RELACIONADAS CON ELLOS.
- c. BAJO LAS CONDICIONES VMC Y VOLANDO EN UN ESPACIO AÉREO CLASIFICADO CON LA LETRA "C"
- d. CUÁNDO ACATAMOS LAS AUTORIZACIONES DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.

149. DENTRO DE UN ESPACIO AÉREO CONTROLADO CLASE "A" SE PRESTÁN LOS SERVICIOS DE:



- a. SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO A LOS VUELOS IFR Y VFR
- b. SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO A LOS VUELOS IFR
- c. SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO SÓLO A LOS VUELOS VFR
- d. SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO Y ASESORAMIENTO

150. AL ESPACIO AÉREO CONTROLADO, EN DONDE SÓLO SE PERMITEN VUELOS IFR SE LE DENOMINA:



- a. ESPACIO AÉREO CLASE "F"
- b. ESPACIO AÉREO CLASE "D"
- c. ESPACIO AÉREO CLASE "A"
- d. ESPACIO AÉREO CLASE "C"

151. A LOS VUELOS EN UNA RUTA DE ASESORAMIENTO (ADR) SE LE PROPORCIONA LOS SERVICIOS ATS:



- a. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y DE ALERTA
- b. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y ASESORAMIENTO
- c. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y CONTROL DE VUELO
- d. SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Y ALERTA

152. EL ESPACIO AÉREO EN EL QUE SE PRESTA SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO Y ESTÁN TODOS LOS VUELO (VFR E IFR) SEPARADOS ENTRE SÍ

WITNESS

- a. CLASE "D"
- b. CLASE "E"
- c. CLASE "A"
- d. CLASE "B"

153. EN LAS AEROVÍAS LOS VUELOS IFR SÓLO ESTARÁN SUJETOS A:

WITNESS

- a. SEPARACIÓN ENTRE SI Y SEPARACIÓN DE LOS VFR
- b. SEPARACIÓN ENTRE TODOS LOS VUELOS IFR Y VFR
- c. SEPARACIÓN ENTRE SI Y DE LOS VUELOS VFR
- d. SEPARACIÓN ENTRE SI E INFORMACIÓN DE LOS VUELOS VFR

154. EL ESPACIO AÉREO DEL CONTROL TERMINAL (TMA) MAIQUETIA Y LA ZONA DE CENTRO CTR) MAIQUETIA CUANDO NO HAY SERVICIO RADAR (SE DENOMINA:




- a. CLASE "C"
- b. CLASE "E"
- c. CLASE "A"
- d. CLASE "D"

155. EL ESPACIO AÉREO NO CONTROLADO DENTRO DEL FIR SVZM POR DEBAJO DEL FL245 ES CONSIDERADO:




- a. CLASE "F"
- b. CLASE "G"
- c. CLASE "E"
- d. CLASE "A"

156. EN UN ESPACIO AÉREO CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO (ADR) CLASIFICADO COMO "F" SE PROPORCIONARÁ:


- a. SERVICIO DE CONTROL Y ASESORAMIENTO A SOLICITUD
- b. SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN SOLAMENTE
-  c. SERVICIO DE INFORMACIÓN Y ASESORAMIENTO A SOLICITUD
- d. SERVICIO DE INFORMACIÓN AL VUELO

157. UN VUELO VFR BAJO EL NIVEL DE VUELO (FL200) Y VOLANDO FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO SE LE SUMINISTRARÁ LOS SERVICIOS




- a. SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO
- b. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE TRÁNSITO
- c. SERVICIO DE ASESORAMIENTO
-  d. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO VISUAL


158. EN EL ÁREA DE CONTROL TERMINAL DE MARACAIBO A LOS VUELOS IFR SE LE PROPORCIONA:

- a. SEPARACIÓN ENTRE SI EN INFORMACIÓN DE VUELO
- b. SEPARACIÓN DE TODOS LOS VUELOS ENTRE SI
- c. SEPARACIÓN ENTRE SI Y SEPARACIÓN CON LOS VUELOS VFR
-  d. SEPARACIÓN ENTRE SI, E INFORMACIÓN DE LOS VUELOS VFR

159. EN EL TMA DE MARGARITA (ÁREA DE CONTROL TERMINAL) CON RADAR INOPERATIVO, LOS VUELOS VFR ESTARÁN SUJETOS A.

-  a. RECIBIR INFORMACIÓN DE TRÁNSITO CUANDO SEA POSIBLE
- b. INFORMACIÓN DE TRÁNSITO IFR Y VFR E INFORMACIÓN DE VUELO
- c. SEPARACIÓN DE LOS VUELOS IFR
- d. SEPARACIÓN ENTRE SI E INFORMACIÓN DE TRÁNSITO IFR

160. LOS VUELOS IFR VOLANDO POR DEBÁJO DEL FL 100 EN UN ESPACIO AÉREO DE CLASE "C" DEBERÁ:

-  a. MANTENER UNA VELOCIDAD MAYOR DE 200 KTS
- b. MANTENER UNA VELOCIDAD MAYOR DE 250 KTS
- c. MANTENER UNA VELOCIDAD MENOR DE 250 KTS
- d. MANTENER UNA VELOCIDAD MENOR DE 300 KTS

161. PARA LA ALTURA MÍNIMA DE DESCENSO (MDH) SE TOMA COMO REFERENCIA:



- a. LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO
- b. LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL
- c. LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL , SI ESTE ESTUVIERA A MÁS DE 2 MTS POR DEBÁJO DE LA ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO
- d. NINGUNA ES CORRECTA

WITNESS

162. PARA LA ALTITUD DE DECISIÓN (DA) SE TOMA EN CUENTA COMO REFERENCIA:



- a. LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL
- b. EL NIVEL MEDIO DEL MAR(MSL)
- c. LA ALTURA DEL AEROPUERTO
- d. TODAS SON CORRECTAS

163. LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA (RAV) 60 ESTABLECE LOS REQUISITOS PARA:

- a. CERTIFICACIÓN DE AERONAVES
- b. CERTIFICACIÓN DE PRODUCTOS Y PARTES
- c. OTORGAMIENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO
- d. CERTIFICACIÓN DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (OMA)

164. LA OPERACIÓN GENERAL DE AERONAVES Y REGLAS DE VUELO ESTAN CONTEMPLADAS EN LA REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA:

- a. RAV 60
- b. RAV121
- c. RAV45
- d. RAV91

165. ¿EN CUÁL DE ESTAS REGULACIONES SE ESTABLECEN LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD?:

- a. RAV 45
- b. RAV 39
- c. RAV 60
- d. RAV 121

166. EN LA SECCIÓN 60.7 DE LA RAV 60 SE ESTABLECEN:



- a. ATRIBUCIONES DE PILOTOS
- b. REQUISITOS PARA LICENCIAS DE ALUMNO PILOTO
- c. REQUISITOS GENERALES PARA TODAS LAS LICENCIAS DE PILOTOS
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

167. LAS DISPOSICIONES MÉDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS SE ESTABLECEN EN LA :



- a. DECRETO CON FUERZA DE LEY DE AVIACIÓN CIVIL
- b. REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA 145
- c. REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA 91
- d. REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA 60

168. LAS DEFINICIONES Y ABREVIATURAS ESTÁN ESTABLECIDAS EN:



- a. RAV 124
- b. RAV 45
- c. RAV 1
- d. RAV 60

169. LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 110 ESTABLECE LAS DISPOSICIONES DE :



- a. LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO
- b. ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO
- c. TRANSPORTE SIN RIESGO DE MERCANCIAS PELIGROSAS
- d. MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA

170. ¿DÓNDE ESTA ESTABLECIDA LA RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO?:



- a. SECCIÓN 60.3 DE LA RAV 60
- b. SECCIÓN 91.2 DE LA RAV 91
- c. SECCIÓN 121.1 DE LA RAV 121
- d. SECCIÓN 145.2 DE LA RAV 145

171. PARA OPERAR UNA AERONAVE CUYO CERTIFICADO TIPO SEÑALE QUE HA SIDO CERTIFICADA PARA SU OPERACIÓN CON MAS DE UN PILOTO COMO TRIPULANTE, EL PILOTO AL MANDO DEBERÁ CUMPLIR CON LOS REQUERIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE COMPETENCIA ESTABLECIDOS EN :



- a. LA RAV 91
- b. LA RAV 60
- c. LA RAV 45
- d. LA RAV 121