



Lista de Preguntas

Publicación ANAC Piloto Planeador Seg.Semestre 2014 :: Piloto de Planeador

Publicación de Preguntas Resolución N° 306/2014

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

1	S	1							
¿Cual es la visibilidad mínima para un vuelo VFR controlado?									
1			1						
a) 3 Km									
2	*		2						
b) 5 Km									
3			3						
c) 8 Km									
2	S	1							
¿Cómo se corrige la velocidad en el tramo final del aterrizaje en los días de viento fuerte?									
1			1						
a. Multiplico la velocidad del viento por dos y la sumo a la velocidad de aproximación.									
2			2						
b. Aumento la velocidad de tráfico en un 50 %.									
3	*		3						
c. Divido la velocidad del viento por dos y la sumo a la velocidad de aproximación.									
3	S	1							
¿Como se llama la ventanilla donde se lee y ajusta el valor de presión atmosférica?:									
1			1						
a. Bernouilli.									
2			2						
b. Laplace									
3	*		3						
c. Kolssman.									
4	S	1							
¿Cuál es la distancia mínima que se debe mantener entre el tramo inicial del circuito de aterrizaje y el eje de la pista?									
1			1						
a. La distancia necesaria para poder accionar los frenos aerodinámicos en básica.									
2			2						
b. La distancia necesaria para poder efectuar los dos virajes (de inicial a básica y de básica a final) de 90 °.									
3	*		3						
c. La distancia necesaria para poder efectuar un viraje de 180 ° para poder comenzar la final.									
5	S	1							
¿Cuál es la velocidad que se debe utilizar como referencia para maniobrar una aeronave?:									
1			1						
a. La velocidad sobre el terreno.									
2			2						
b. La velocidad verdadera.									
3	*		3						
c. La velocidad indicada									
6	S	1							
¿Hasta qué altitud de presión máxima puede volarse en el espacio aéreo nacional sin oxígeno a presión al 100%, por más de 30 minutos? De acuerdo a RAAC 91.211									
1			1						
a. 3.962 m									
2	*		2						
b. 3.048 m									
3			3						
c. 10.000									
7	S	1							
¿La palanca o bastón de mandos actúa sobre los tres ejes de rotación del planeador?									
1			1						
a. Verdadero									
2	*		2						
b. Falso									





8	S	1								
¿Para qué se practican pérdidas de sustentación?										
1			1							
a. Para aprender una maniobra acrobática.										
2			2							
b. Para comprobación de los comandos del planeador.										
3	*		3							
c. Para aprender a evitarlas o recuperarlas si han ocurrido inadvertidamente.										
9	S	1								
¿Para qué utiliza los frenos aerodinámicos?										
1			1							
a. Para corregir un exceso de velocidad.										
2			2							
b. Para corregir un exceso de altura en circuito de aterrizaje.										
3	*		3							
c. a y b son correctas.										
10	S	1								
¿Qué altura aproximada se debe tener, volando un planeador, al comenzar el tramo inicial del circuito de aterrizaje?										
1			1							
a. 150 metros.										
2	*		2							
b. 250 metros.										
3			3							
c. 300 metros.										
11	S	1								
¿Qué debemos hacer si durante el remolque el piloto remolcador nos hace señas de corte?										
1			1							
a. Preguntar por el radio si tiene algún problema.										
2	*		2							
b. Cortar inmediatamente.										
3			3							
c. Observar si estamos en lugar adecuado y luego cortar.										
12	S	1								
¿Que es atmósfera ISA?										
1			1							
a. La que reina en ese momento en el aeródromo.										
2			2							
b. La que nos da el servicio meteorológico.										
3	*		3							
c. Una atmósfera patrón de uso internacional										
13	S	1								
¿Qué es el alargamiento alar?										
1			1							
a. La distancia entre borde de ataque y borde de fuga.										
2			2							
b. La distancia entre la raíz y la puntera del ala										
3	*		3							
c. La relación entre envergadura y cuerda alar media.										
14	S	1								
¿Qué es gradiente vertical de temperatura?										
1			1							
a. El aumento gradual de temperatura con la altura.										
2			2							
b. La diferencia de temperatura de un lugar a otro.										
3	*		3							
c. La disminución gradual de la temperatura con la altura.										
15	S	1								
¿Qué ocurre con la velocidad de pérdida, al aumentar la inclinación en un viraje?:										
1			1							
a. Disminuye.										
2			2							
b. No varía.										
3	*		3							
c. Aumenta.										





16	S	1									
.- Cual es la anticipación mínima de presentación en vuelo, de un plan VFR controlado que exige retransmisión?											
1			1								
a) 10 minutos											
2	*		2								
b) 20 minutos											
3			3								
c) 30 minutos											
17	S	1									
.- Cuál es la función de la "lanita"?											
1			1								
a) Verificar la inclinación del viraje.											
2	*		2								
b) Mostrar que el planeador está volando coordinado.											
3			3								
c) Ninguna de las anteriores.											
18	S	1									
.- El descenso de temperatura promedio en altura en la tropopausa es de:											
1											
a) 2,5° F cada 1000 pies											
2	*		1								
b) 2° C cada 300 mts (1000 pies)											
3			2								
c) 2° C cada 1000 mts.											
19	S	1									
.- El velocímetro debe ir conectado a:											
1			1								
a) Termo y toma estática.											
2	*		2								
b) Pitot y toma estática.											
3			3								
c) Ninguna es correcta.											
20	S	1									
.- Es posible cursar un plan de vuelo en un aeródromo sin ATS?											
1	*		1								
a) Se podría realizar por radio o por teléfono											
2			2								
b) No es posible											
3			3								
c) Si es posible en cierta categoría de aeródromo											
21	S	1									
.- La elevación de nuestro aeródromo es de 60 mts. y decolamos con ajuste QFE. Si en el primer punto de viraje la elevación es de 200 mts. y el altímetro nos indica 1000mts. Cual será nuestra verdadera altura sobre el mismo?											
1			1								
a) 1040mts.											
2			2								
b) 800mts.											
3	*		3								
c) 860mts.											
22	S	1									
1. Durante el despegue, ¿el planeador debe abandonar el suelo antes que el remolcador?											
1	*										
a. Siempre.											
2			1								
b. Es indistinto, mientras evite la corriente de la hélice del remolcador.											
3			2								
c. Falso											
23	S	1									
1.- La fuente principal generadora de cambios atmosféricos es:											
1			1								
a) Las mareas.											
2	*		2								
b) El Sol.											
3			3								





c) El calentamiento de la tierra.

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

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

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

27	S	1						
17.- Uno de los cambios fácilmente reconocibles cuando se cruza un frente es:								
1	*	1						
a) El cambio en la temperatura.								
2		2						
b) El incremento de la cobertura nubosa.								
3		3						
c) El aumento de la humedad relativa.								

28	S	1						
18.- Grandes acumulaciones de monóxido de carbono en el cuerpo humano causan:								
1		1						
a) Rigidez en la frente.								
2	*	2						
b) Pérdida de fuerza muscular.								
3		3						
c) Una sensación aumentada de bienestar.								

29	S	1						
19.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones define mejor la hipoxia?								
1	*	1						
a) Un estado de deficiencia de oxígeno en el cuerpo.								
2		2						
b) Un incremento anormal en el volumen de aire respirado.								
3		3						
c) Una afección por la formación de burbujas de gas alrededor de las articulaciones o músculos.								

30	S	1						
20.- Cuando se enfrenta una situación estresante durante el vuelo, un incremento anormal en el volumen de aire inspirado y exhalado puede causar una afección conocida como:								
1	*	1						
a) Hiperventilación.								
2		2						
b) Alergias.								
3		3						
c) Alergias.								

31	S	1						
21.- ¿Cuál de las siguientes causas es la más probable que produzca hiperventilación?								
1	*	1						
a) Tensión emocional, ansiedad o miedo.								
2		2						





			b) El consumo excesivo de alcohol.
3		3	
			c) Un índice extremadamente lento de respiración y oxígeno insuficiente.

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

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

34	S	1					
25.- Si una masa de aire inestable es forzado a ascender, ¿qué tipo de nubosidad se puede esperar?							
1			1				
a) Nubes estratiformes de poco desarrollo vertical.							
2			2				
b) Nubes estratiformes con considerable turbulencia.							
3	*		3				
c) Nubes con considerable desarrollo vertical asociado a turbulencia.							

35	S	1					
27.- Si un piloto experimenta desorientación espacial durante el vuelo en una condición de visibilidad restringida, la mejor manera de superar el efecto consiste en:							
1	*		1				
a) Confiar en las indicaciones de los instrumentos de la aeronave.							
2			2				
b) Concentrarse en las sensaciones de guiño, cabeceo y balanceo.							
3			3				
c) Aminorar en forma consciente el ritmo de respiración hasta que los síntomas desaparezcan y se normalice el ritmo normal de respiración.							

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

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

38	S	1					
30.- La intensidad de la turbulencia se puede clasificar como:							
1	*		1				
a) Leve, moderada, fuerte, severa.							
2			2				
b) Inestable.							
3			3				
c) Estable.							

39	S	1					
31.- En el proceso de toma de decisiones aeronáuticas ¿cuál es el primer paso para neutralizar una actitud riesgosa?							
1			1				





										a) Tomar un criterio racional.
2	*	2								
										b) Reconocer los pensamientos riesgosos.
3		3								
										c) Reconocer la invulnerabilidad de la situación.
40	S	1								
										32.- El manejo de riesgo, como parte de un proceso de toma de decisiones aeronáuticas, ¿de qué características depende para reducir los riesgos relacionados con cada vuelo?
1		1								
										a) La aplicación de manejo de estrés y procedimientos de elementos de riesgo.
2	*	2								
										b) Consciencia situacional, reconocimiento del problema y buen criterio.
3		3								
										c) El proceso mental de analizar toda la información en una situación en particular y tomar una decisión oportuna en la elección de una acción.
41	S	1								
										35.- ¿Qué es el efecto suelo?
1		1								
										a) El resultado de la interferencia de la superficie del suelo con el patrón de circulación del aire sobre la aeronave.
2		2								
										b) El resultado de la alteración del patrón de circulación del aire incrementando la resistencia inducida en el ala del avión.
3		3								
										c) El resultado de la interrupción del patrón de circulación del aire sobre el ala del avión, al punto de no mantenerlo en vuelo.
42	S	1								
										36.- ¿Qué debe esperar el piloto como resultado del efecto suelo?
1		1								
										a) Se incrementan los vórtices de punta de ala, creando una estela turbulenta que genera problemas a la aeronave despegando o aterrizando.
2	*	2								
										b) La resistencia inducida decrece y cualquier exceso de velocidad como consecuencia puede producir un exceso de flotabilidad durante el aterrizaje.
3		3								
										c) El aterrizaje en pérdida total requerirá menos deflexión del timón de profundidad.
43	S	1								
										36.- ¿Quién es responsable de determinar si un piloto se encuentra apto para volar en un vuelo en particular, aún si él/ella cuenta con un psicofísico vigente?
1		1								
										a) La ANAC.
2		2								
										b) El médico.
3	*	3								
										c) El piloto.
44	S	1								
										37.- ¿Cuál es el factor común que afecta los accidentes más prevenibles?
1		1								
										a) Falla estructural.
2		2								
										b) Falla mecánica.
3	*	3								
										c) Error humano.
45	S	1								
										38.- ¿Qué suele causar desorientación espacial o colisión con el suelo u obstáculos cuando se vuela según las Reglas de Vuelo Visual (VFR)?
1	*	1								
										a) El vuelo visual que se continúa con condiciones instrumentales, sin estar preparado para ello.
2		2								
										b) Situarse detrás de la aeronave.
3		3								
										c) Volar ignorando las sensaciones del cuerpo.
46	S	1								
										39.- Se formará niebla si:
1		1								
										a) La temperatura desciende.
2		2								
										b) La temperatura aumenta a la del punto de rocío
3	*	3								
										c) La temperatura desciende a la del punto de rocío.





47	S	1								4.- Los centros de baja presión son áreas a las cuales se las denomina:
1		1								a) Con la letra A.
2	*	2								b) Ciclónicas o de depresión.
3		3								c) Áreas de subsidencia.
48	S	1								43.- El método más eficaz para encontrar otra aeronave para evitar colisiones durante el vuelo diurno consiste en utilizar:
1		1								a) Una concentración espaciada regularmente en las posiciones 3, 9 y 12 en punto.
2	*	2								b) Una serie de movimientos oculares cortos, regularmente espaciados, para buscar en cada sector de 10 grados.
3		3								c) Visión periférica al observar pequeños sectores y utilizar la visión no enfocada en el centro.
49	S	1								6.- El descenso de temperatura promedio en altura es de
1		1								a) 2,5° F cada 1000 pies.
2	*	2								b) 2° C cada 300 metros (1000 pies).
3		3								c) 2° C cada 1000 metros.
50	S	1								7.- La temperatura estándar a nivel del mar es de:
1		1								a) 13° C.
2	*	2								b) 15° C.
3		3								c) 15° F.
51	S	1								8.- ¿En qué condición meteorológica es probable hablar de una inversión de temperatura?
1		1								a) Con nubes de gran desarrollo vertical sobre una altura de inversión.
2		2								b) Buena visibilidad en las capas bajas de la atmósfera y pobre visibilidad sobre la zona de inversión.
3	*	3								c) Un incremento de la temperatura a medida que aumenta la altitud.
52	S	1								A mayor ángulo de ataque:
1		1								a) Mayor sustentación y menor resistencia.
2		2								b) Menor sustentación y menor resistencia.
3	*	3								c) Mayor sustentación y mayor resistencia.
53	S	1								A mayor presión, la densidad:
1		1								a. No varía.
2	*	2								b. Aumenta.
3		3								c. Disminuye.
54	S	1								A medida que el planeador pierde velocidad, ¿qué se debe hacer para mantener la misma sustentación?:
1		1								a. Aumentar la guiñada.
2		2								b. Disminuir el alabeo.
3	*	3								c. Incrementar el ángulo de ataque



**Dirección Nacional de Seguridad Operacional**

Dirección de Licencias al Personal

Azopardo 1405

Capital Federal



55	S	1					
Al concretar el desprendimiento del planeador (corte), debo:							
1	*	1					
a. Realizar un viraje por izquierda.							
2		2					
b. Mantener el rumbo establecido (el remolcador realiza un viraje ascendente).							
3		3					
c. Realizar un viraje ascendente por derecha.							
56	S	1					
Clases de espacios aéreos en Argentina:							
1		1					
a) Clase A,B y C							
2		2					
b) Clase A,B,C y D							
3	*	3					
c) Clase A,B,C,D,F,G							
57	S	1					
Cómo debemos parar la rotación en una pérdida en viraje?							
1		1					
a) Con alerón contrario.							
2		2					
b) Con palanca atrás.							
3	*	3					
c) Con pedal contrario.							
58	S	1					
Como se denomina a la Zona de control de aeródromo?							
1		1					
a) TMA							
2		2					
b) ATZ							
3	*	3					
c) CTR							
59	S	1					
Como se denomina a la Zona de Control Terminal?							
1	*	1					
a) TMA							
2		2					
b) ATZ							
3		3					
c) CTR							
60	S	1					
Como se obtiene el permiso para cambiar el vuelo VFR a VFR Controlado, con la dependencia ATS?							
1	*	1					
a) Antes de ingresar al espacio aéreo controlado							
2		2					
b) Hasta el momento del despegue, luego de lo cual NO se puede cambiar							
3		3					
c) En el momento de ingresar a espacio aéreo controlado VFR/IFR							
61	S	1					
Con falla de radio en un VFR controlado ¿Cómo se aterriza en un AD controlado?							
1		1					
a) Realizar la "Básica" alabeando los planos							
2		2					
b) Bajar y subir el tren de aterrizaje en vuelo circular sobre el aeródromo?							
3	*	3					
c) Efectuar alabeo en tramo "Inicial" y esperar señales luminosas verdes de la TWR?							
62	S	1					
Cuál es la principal función del ala?							
1		1					
a. Disminuir la resistencia.							
2	*	2					
b. Generar sustentación.							
3		3					
c. Manejar el ángulo de ataque.							





63	S	1								
Cual es la visibilidad mínima para efectuar un vuelo VFR especial?										
1			1							
a) 5 Km										
2			2							
b) Más de 3000 mts.										
3	*		3							
c) 2500 mts.										
64	S	1								
Cuál posición en el remolque debe ser considerada peligrosa?:										
1			1							
a. En el chorro de la hélice.										
2	*		2							
b. Muy alta.										
3			3							
c. Muy baja.										
65	S	1								
Cuando el altímetro indica 0 m en la pista, ¿Cómo se denomina al reglaje utilizado?:										
1			1							
a. Nivel de vuelo (FL).										
2	*		2							
b. QFE.										
3			3							
c. QNH.										
66	S	1								
Cuándo se produce una pérdida de sustentación?										
1			1							
a) Cuando se exceden los 60° de inclinación.										
2	*		2							
b) Cuando se excede el ángulo de ataque crítico										
3			3							
c) Ninguna es correcta.										
67	S	1								
Cuanto más inclinado es un viraje, el factor de carga.										
1	*		1							
a) Aumenta.										
2			2							
b) Disminuye.										
3			3							
c) Permanece igual.										
68	S	1								
El ángulo de ataque es:										
1										
a. El ángulo entre el ala y el fuselaje.										
2	*		1							
b. El ángulo entre el viento relativo y la cuerda del ala.										
3			2							
c. El ángulo entre el ala y el elevador.										
69	S	1								
El desprendimiento de los filetes de aire de un perfil aerodinámico está en función de:										
1			1							
a. De la velocidad.										
2	*		2							
b. Del ángulo de ataque.										
3			3							
c. De la relación envergadura – cuerda.										
70	S	1								
El peso aparente del planeador es mayor al peso real durante un viraje:										
1	*		1							
a) Por efecto de la fuerza centrífuga:										
2			2							
b) Por efecto de la fuerza centrípeta.										
3			3							
c) Ninguna de las anteriores.										





71	S	1						
El servicio de información terminal (ATIS) brinda:								
1			1					
a) Información no esencial para reducir la congestión de tránsito								
2	*		2					
b) Información meteorológica, de tránsito en la terminal y pista								
3			3					
c) Aviso a los pilotos de probables situaciones de riesgo y peligro								
72	S	1						
El tirabuzón se recupera de la siguiente manera:								
1			1					
a. Colocar la palanca en neutro, levantar plano con alerón y controlar la velocidad.								
2	*		2					
b. Aplicar pedal opuesto al giro hasta que cesa la rotación, aflojando la palanca y recuperar con la menor velocidad posible.								
3			3					
c. Aplicar pedal opuesto al giro, palanca atrás para sostener la pérdida, nivelar alas con alerones.								
73	S	1						
El uso de flaps positivo está asociado a:								
1			1					
a) Planeo entre térmicas.								
2			2					
b) Vuelo a altas velocidades.								
3	*		3					
c) Vuelo a bajas velocidades.								
74	S	1						
El variómetro indica:								
1			1					
a. Velocidad verdadera.								
2	*		2					
b. Velocidad vertical.								
3			3					
c. Aceleración longitudinal								
75	S	1						
El viento que se desplaza es creado por:								
1			1					
a) movimiento de aire desde áreas de baja presión hacia un área de alta presión								
2	*		2					
b) movimiento de aire desde áreas de alta presión hacia un área de baja presión								
3			3					
c) el efecto que provoca la fuerza de Coriolis.								
76	S	1						
En que condición meteorológica es probable hablar de una inversión de temperatura?								
1			1					
a) Con nubes de gran desarrollo vertical sobre una altura de inversión								
2			2					
b) Buena visibilidad en capas bajas de la atmósfera y pobre visibilidad sobre la zona de inversión								
3	*		3					
c) Un incremento de la temperatura a medida que aumenta la altitud								
77	S	1						
En radiotelefonía, la palabra internacional de socorro es:								
1			1					
a) PAN PAN								
2			2					
b) S.O.S								
3	*		3					
c) MAYDAY								
78	S	1						
En travesía se puede volar VFR sobre una capa que no cubra más de:								
1			1					
a) 3/8 de la superficie terrestre								
2	*		2					
b) 4/8 de la superficie terrestre								
3			3					





c) 5/8 de la superficie terrestre

79	S	1							
En un día sin viento, al realizar la maniobra de vuelo recto y nivelado, manteniendo las alas niveladas no se logra conservar el rumbo. Esto se debe a:									
1			1						
a. Control ineficiente de alerones.									
2			2						
b. Control ineficiente de timón de dirección.									
3	*		3						
c. "a" y "b" son correctas									

80	S	1							
Es más fácil entrar inadvertidamente en pérdida:									
1			1						
a) En un viraje escarpado.									
2	*		2						
b) En un viraje suave.									
3			3						
c) ninguna es correcta									

81	S	1							
Es posible presentar un plan de vuelo durante el vuelo?									
1			1						
a) Siempre se puede presentar									
2	*		2						
b) Solo si se despegó de un aeródromo sin ATS									
3			3						
c) De acuerdo a la categoría de avión y al tipo de vuelo									

82	S	1							
La función de los alerones es:									
1			1						
a) Rotar el planeador a través del eje vertical									
2	*		2						
b) Controlar la inclinación del ala.									
3			3						
c) Generar más sustentación									

83	S	1							
La función del ladero (ayudante que sostiene el ala) es mantener los planos nivelados hasta que, al incrementar su velocidad el planeador, sea efectivo el comando de:									
1			1						
a. Dirección (Timón)									
2	*		2						
b. Alabeo (Alerones)									
3			3						
c. Profundidad (Elevador)									

84	S	1							
La función del timón de profundidad es:									
1			1						
a) Controlar el ángulo de ataque.									
2			2						
b) Controlar la velocidad.									
3	*		3						
c) Ambas son correctas.									

85	S	1							
La presión, con la altura:									
1			1						
a. No varía.									
2			2						
b. Aumenta.									
3	*		3						
c. Disminuye.									

86	S	1							
La principal función de los frenos aerodinámicos es:									
1			1						
a. Incrementar la sustentación.									
2			2						





																			b. Disminuir la relación de planeo.	
3	*	3																		c. Incrementar la resistencia

87	S	1																		La responsabilidad de evitar una colisión bajo reglas VFR es de:
	1		1																	a) El control de área correspondiente
	2		2																	b) El control y el piloto
	3	*	3																	c) El piloto

88	S	1																		La resultante aerodinámica surge de la relación entre:
	1		1																	a) Sustentación y peso.
	2		2																	b) Sustentación y resistencia.
	3		3																	c) Tracción y resistencia.

89	S	1																		Los mínimos meteorológicos VMC de un aeródromo controlado son:
	1		1																	a) Visibilidad 8 Km y techo 1000 ft.
	2	*	2																	b) Visibilidad 5 Km y techo 1000 ft.
	3		3																	c) Visibilidad 2,5 Km y techo 500 ft.

90	S	1																		Los niveles de vuelo están tomados con referencia a:
	1		1																	a) Las alturas u obstáculos de un aeródromo
	2		2																	b) La elevación del aeródromo
	3	*	3																	c) La presión atmosférica estándar

91	S	1																		Los números 09 y 27 en una pista indican que su orientación es aproximadamente:
	1		1																	a) 009° y 027° verdadero
	2		2																	b) 090° y 270° verdadero
	3	*	3																	c) 090° y 270° magnético

92	S	1																		Los virajes Suaves, Normales y Escarpados se realizan con una inclinación de:
	1		1																	a. 30°, 60° y 90°
	2	*	2																	b. 20°, 45° y 60°
	3		3																	c. 15°, 30° y 45°

93	S	1																		Para convertir los valores de viento informados en nudos a kilómetros por hora, debo:
	1		1																	a. Multiplicar los valores por tres y restarles el 50 %.
	2		2																	b. Sumarles el 30 %.
	3	*	3																	c. Multiplicar los valores por dos y restarles el 10 %.

94	S	1																		Para qué se usa el flap negativo?
	1	*	1																	a) Para mejorar la performance a altas velocidades.





2			2			
b) Para subir mejor en la térmica.						
3			3			
c) Para efectuar la aproximación con más seguridad.						
95	S	1				
Para realizar la maniobra de vuelo recto y nivelado se debe controlar los siguientes parámetros:						
1	*		1			
a. Velocidad, alas niveladas con el horizonte, rumbo y la bolita del indicador de giro y ladeo (o "lana centrada")						
2			2			
b. Velocidad, variómetro en cero, rumbo y la bolita del indicador de giro y ladeo (o "lana centrada")						
3			3			
c. Velocidad, altímetro sin variaciones, variómetro en cero y la bolita del indicador de giro y ladeo (o "lana centrada")						
96	S	1				
Que acción debe realizar un piloto que despegue desde un aeródromo no controlado antes de entrar en un espacio "C"?						
1	*		1			
a) Debe contactarse con el ATC antes de ingresar						
2			2			
b) Debe presentar plan de vuelo antes de la partida						
3			3			
c) Debe estar a la escucha del ATC antes de ingresar						
97	S	1				
Que áreas de control se encuentran en el espacio aéreo "C"?						
1			1			
a) Aeródromos controlados						
2			2			
b) TMA y CTR						
3	*		3			
c) TMA,CTR y ATZ						
98	S	1				
Que Areas de Control se encuentran en el espacio aéreo Clase A?						
1			1			
a) Aeródromos controlados						
2			2			
b) CTR con uno o más aeródromos						
3	*		3			
c) Aerovías y TMA por encima de FL 195						
99	S	1				
Qué debo hacer ante un corte de soga durante el remolque con menos de 80 m de altura?						
1						
a. Regresar a pista con un viraje hacia el lado del viento.						
2			1			
b. Incorporarme rápidamente a Inicial para aterrizar con viento de frente.						
3	*		2			
c. Aterrizar a mi frente, tratando de evitar los obstáculos.						
100	S	1				
Qué distancia vertical se mide cuando se habla de altitud?						
1			1			
a. Entre la aeronave y la superficie terrestre.						
2	*		2			
b. Entre el aeródromo o planeador y el nivel medio del mar.						
3			3			
c. Entre el aeródromo y la aeronave.						
101	S	1				
Qué es el factor de carga?:						
1	*		1			
a. El peso de la aeronave dividido por la superficie de sustentación.						
2			2			
b. La acción de la fuerza de gravedad sobre la aeronave.						
3			3			
c. Las veces que el planeador es capaz de soportar su propio peso.						
102	S	1				
Que se le facilita al piloto antes de entrar en el circuito de un aeródromo controlado?						
1			1			





									a) Longitud de pista y orientación de la misma
2			2						
									b) Elevación y longitud de pista
3	*		3						
									c) Pista en uso e información meteorológica disponible
103	S	1							
									Salvo indicación en contrario, todos los virajes en circuito de aeródromo deben ser:
1			1						
									a) Por izquierda
2			2						
									b) Por derecha.
3			3						
									c) Es indistinto. Depende del viento.
104	S	1							
									Si el viento cruzado tiende a acercarlo a pista en Inicial, qué actitud toma en Básica?
1	*		1						
									a. Anticipa el viraje de Básica a Final.
2			2						
									b. Disminuye la velocidad de Básica según la intensidad del mismo.
3			3						
									c. Retarda el viraje de Básica a Final.
105	S	1							
									Si en un viraje se aplica más pedal que alerón:
1			1						
									a. El planeador derrapa.
2	*		2						
									b. El planeador desliza.
3			3						
									c. Ambas son correctas (a y b).
106	S	1							
									Si la velocidad que tengo en el circuito de aterrizaje es algo mayor que la establecida, ¿cómo corregir?
1			1						
									a. Aumentar la actitud (subir la nariz del planeador).
2	*		2						
									b. Extender los frenos aerodinámicos
3			3						
									c. Compensar hacia adelante (disminuir la actitud).
107	S	1							
									Siendo el planeador más pesado que el aire, ¿qué es necesario para que vuele?
1	*		1						
									a. Una fuerza capaz de oponerse a su propio peso.
2			2						
									b. Una componente paralela al viento relativo.
3			3						
									c. Una corriente ascendente
108	S	1							
									Un excesivo aumento de peso en el planeador:
1			1						
									a) Aumenta la carrera de despegue.Reduce la capacidad de ascenso.
2			2						
									b) Reduce la capacidad de maniobra.Aumenta la velocidad de pérdida.
3	*		3						
									c) Todas las anteriores.
109	S	1							
									Un planeador con el CG muy atrás:
1			1						
									a) Es muy estable y no influye en las condiciones de vuelo
2	*		2						
									b) Es poco estable y difícil de recuperar de barrenas.
3			3						
									c) Ninguna es correcta.
110	S	1							
									Un variómetro de energía total:



1	*	1		
a) No refleja la acción del piloto sobre el elevador.				
2		2		
b) Sí refleja la acción del piloto sobre el elevador.				
3		3		
c) Ninguna es correcta.				

111	S	1					
Volando recto y nivelado, el correcto control de velocidad se obtiene:							
1		1					
a. Con la relación borde cabina – horizonte.							
2		2					
b. Con el velocímetro.							
3	*	3					
c. Con ambos parámetros (a y b).							

