

Código area	Código	Area de conocimiento	Pregunta	Res pue sta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
DPA	2	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Como se obtiene el momento de un item o elemento?	C	Multiplicando el peso del item por su distancia desde el cg del peso vacio	Buscandolo en las especificaciones tecnicas del tipo de avion	Multiplicando el brazo por el peso del item	Multiplicando el peso del item por su distancia desde el cg
DPA	3	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Para la ubicación de la linea de referencia (datum line)	A	No hay una linea exacta	Existe un acuerdo entre fabricante de aeronaves	Hay un procedimiento de la faa	Por regla general se ubica en la nariz de la aeronave
DPA	4	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	El rango de operación del cg, es la distancia entre:	D	El limite del cg que permita la distribucion de la carga	El límite del cg delantero y el dato de referencia	El límite del cg trasero y el datum line	El límite del cg delantero y el cg trasero
DPA	5	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	La carga util o disponible de una aeronave es?	D	La diferencia entre el peso maximo permitido y el bow de la aeronave	La capacidad de carga maxima de la aeronave	La capacidad maxima de carga de los pallets y bodegas	La diferencia entre el peso maximo permitido y el oew
DPA	6	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Se llama brazo a	B	El largo total de la aeronave	La distancia horizontal, en que es colocado un item, medida desde el dato de referencia	El largo del item que se a cargado	La distancia desde el dato de referencia hasta el cg.
DPA	7	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	En la teoría del peso y balance, la influencia del peso depende directamente de su distancia desde	C	El centro de gravedad	El centro del avion	El punto de apoyo	El centro de fuselaje
DPA	8	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Plano de referencia imaginario donde se toman todas las distancias o brazos del avion	C	Centro de gravedad	Cuerda geometrica	Datum line	Eje longitudinal

DPA	9	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Cuando decimos que un peso esta ubicado en la estacion 527, significa que esta ubicado a 527 pulgadas desde	D	La nariz del avion	El centro del eje del tren de nariz	El borde de ataque del ala	El dato de referencia
DPA	10	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Cuando hablamos de MAC nos referimos a:	C	La cuerda aerodinamica media del borde de ataque	Una expresion imaginaria	La cuerda aerodinamica media del ala	Una formula para calcular peso y balance
DPA	11	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Si colocamos dos pesos iguales de tal modo que el brazo sea el mismo , decimos que	A	Los momentos son iguales	El centro de gravedad es fijo	El punto de apoyo esta cerca del peso	La cuerda geometrica equivale a 0
DPA	12	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	El centro de gravedad (cg) de una aeronave es	D	Un punto en el eje horizontal	El punto donde se concentra la sustentacion	Es el mismo datm line	El punto en el cual el peso de la aeronave esta concentrado
DPA	13	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	La linea de referencia es	B	Una linea vertical que pasa por el cg del avion	Linea vertical imaginaria desde la cual se miden todas las distancias horizontales para propositos de balance	Linea perpendicular al eje vertical del avion	Linea establecida por el fabricante del avion a 50 cm del la nariz
DPA	14	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	La distancia que existe entre el punto en donde se aplica una fuerza y el punto de apoyo	C	Lemac	Temac	Brazo	Estacion
DPA	15	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Cuál es el nombre de un plano más allá del extremo de una pista que carece de obstrucciones y puede ser considerada para calcular la performance de una aeronave propulsada por turbinas	A	Zona libre de obstáculos (Clearway).	Zona de parada (Stopway).	Plano libre de obstrucción.	ASDA

DPA	16	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	"Cuál es el área identificada por el término ""zona de parada"" (Stopway)"	B	Un área, como mínimo del mismo ancho que la pista, capaz de soportar la carga de una aeronave durante un despegue normal	Un área designada para ser utilizada en la desaceleración de un despegue abortado.	Un área, no tan ancha como la pista, capaz de soportar la carga de una aeronave durante un despegue normal	Un área, como mínimo del mismo ancho que la pista, capaz de soportar la carga de una aeronave durante un despegue anormal
DPA	17	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Para el despegue, el viento de frente se considere una componente:	B	Negativa	Positiva	Depende del ángulo de ataque	Solo aplica a los reactores
DPA	18	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	El máximo payload de una aeronave, se obtiene de:	A	Restar el OEW al MZFW	Restar el OEW al MLDW	Restar el OEW al MTOW	Restar el OEW al MPBO
DPA	19	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Cual es el proposito secundario del peso y balance	A	Lograr mayor eficiencia durante el vuelo	Evitar el excesivo consumo de combustible	Evitar volar con potencia demasiado alta	Volar el menor tiempo posible
DPA	20	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Aerodinamica es	B	El estudio de toda la masa de aire que rodea la tierra	El estudio del movimiento del aire y su interaccion con los objetos en el sumergidos	El estudio de los componentes de la atmosfera	El estudio del viento y su influencia sobre la aviacion
DPA	21	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Las limitantes estructurales un avion son	C	MTOW, MZFW, MLW, MLRW	MTOW, MZFW, MLW, MZWR	MTOW, MZFW, MLW, MRWT	OPW, MZFW, MLW, MLRW
DPA	22	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Cual es la definición de brazo:	B	Distancia desde el centro de gravedad a cualquier punto de la aeronave	La distancia horizontal desde la línea de referencia Datum a el punto donde se aplica una fuerza	la sumatoria de todas la fuerzas generadas en la aeronave	El punto de la aeronave donde todas las fuerzas son iguales a cero.
DPA	23	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	La línea de referencia datum se encuentra localizada:	D	El punto medio de la cuerda media aerodinámica	Tangencial con la nariz de la aeronave	En el centro de los planos	En cualquier posición

DPA	24	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Definir momento:	A	Es igual al producto del peso de un componente, cosa o persona multiplicado por el brazo.	Es la distancia del centro de gravedad al lugar del datum	Cuando todos los pesos de la aeronave se encuentran en balance.	Lugar de la aeronave donde se encuentra ubicado el centro de gravedad.
DPA	25	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	El leading edge es el mismo	B	Brazo	Borde de ataque	Borde de salida	Centro de gravedad
DPA	26	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Que es cuerda media aerodinámica	B	Es el promedio de todas las cuerdas	Es la proyección del MAC al eje longitudinal del avión	Es la distancia desde el BA al BS	Es el promedio de todas las distancias
DPA	27	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Que es línea de referencia:	B	Es una línea perpendicular al eje longitudinal del avión	Es una línea imaginaria a partir de la cual se miden distancias	Es una línea que une la nariz con la cola del avión	Es una línea transversal al eje longitudinal del avión
DPA	28	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Que es momento	C	Es la distancia que hay desde la L.R hasta el C.G	Es igual a la multiplicación del peso por el brazo	Es el numero que indica la tendencia de un objeto a girar al rededor de un mismo punto	Es igual a la multiplicación del momento por el peso
DPA	29	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Que es cuerda media	B	Es el resultado de multiplicar el peso por el brazo	Es el resultado de sumar todas las cuerdas y dividir por el numero de ellas	Es el resultado de dividir las cuerdas por su longitud	Es el resultado de multiplicar el indice por el brazo
DPA	30	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	En relación a que se mide la posición del brazo con respecto al reference datum	A	A las distancias por delante de la línea de referencia que son negativas y las distancias por detrás son positivas	A las distancias por delante de la línea de referencia que son positivas y las distancias por detrás son positivas.	A las distancias por delante y por detrás de la línea de referencia son siempre positivas.	A las distancias por delante de la línea de referencia que son positivas y las distancias por detrás son negativas
DPA	31	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Cuáles son los factores que afectan el peso y balance de una aeronave?:	C	Presión, temperatura, elevación, densidad	Elevación, altitud por densidad, longitud de pista	Temperatura, elevación de la pista, longitud, gradiente, viento	Centro de gravedad, centro de presión, elevación y temperatura

DPA	32	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Por qué el peso de rampa (rw) es mayor que el peso de despegue:	B	Porque esta determinado por la estructura de la aeronave	Porque contiene el combustible necesario para encendido y rodaje	Porque es determinado por las tablas de performance de la aeronave	Porque la aeronave esta compensada en una atmósfera estándar y la temperatura varía en cada aeropuerto
DPA	33	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	El pesaje de la aeronave deberá realizarse cuándo:	A	Se lleve a cabo reparaciones o modificaciones	Cuando la autoridad aeronáutica lo considere necesario	Cuando la lista de los equipos este incompleta	Sólo cuando se requiera por el piloto
DPA	34	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Un centro de gravedad muy adelantado tiene por consecuencia:	D	Una condición óptima para el aterrizaje	Una condición óptima para el despegue	Usa menos pista para despegar	Necesita más pista para despegar
DPA	35	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	Cuando realizamos la operación matemática de dividir todos los momentos resultantes entre la sumatoria de los pesos en avión (incluyendo la aeronave) obtendremos como resultado:	C	La relación entre peso y momento	La gravedad resultante del peso	Centro de gravedad	Centro de presión
DPA	36	CÁLCULO DE PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DEL VUELO	El centro de gravedad es:	D	El punto donde converge el viento relativo	El centro donde el viento tiene mejor ángulo	El punto imaginario donde se encuentran las fuerzas de presión	El punto donde se considera centrado todo el peso de la aeronave
DPA	37	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Que es la envergadura	A	Distancia entre punta y punta del ala	Longitud del fuselaje	Área del ala	Diámetro del fuselaje
DPA	38	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Los controles primarios del avión son:	C	Flaps, Slats, Rudder	Fence, Taps, Compensadores	Alerones, elevadores, Rudder	Slats , elevadores, tabs
DPA	39	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Los ejes imaginarios del avión son:	A	Longitudinal , transversal y vertical	Lateral, longitudinal y vertical	Hexagonal, transversal y lateral	Lateral, hexagonal y oblicua

DPA	40	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Cual es la función de los Flaps	C	Aumentar la velocidad de la aeronave	Aumentar el ángulo de giro de la aeronave	Aumentar la sustentación y actuar como aerofrenos en tierra	Aumentar la resistencia de la aeronave y aumentar su ángulo de banqueo
DPA	41	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Las fuerzas que actúan en una aeronave en vuelo son:	A	sustentación, empuje, resistencia, tracción	sustentación, Gravedad, resistencia, empuje	Gravedad, y sustentación	sustentación, gravedad, fuerza centrífuga, y fuerza de torque
DPA	42	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Las superficies de control primarias son:	C	Alerones, compensadores y Estabilizadores	Flaps, Slats y Trim Tabs	Alerones, timón de dirección y timón de profundidad	Alerones, Spoiler, Slots y Rudder
DPA	43	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Los ejes imaginarios del avión son:	A	Longitudinal, Transversal, Vertical	Incidencia, Longitudinal y transversal	Transversal, de ataque, eje W	lateral, transversal y de empuje
DPA	44	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Los tipos de perfil aerodinámico pueden ser.	B	Plano y Recto	Simétrico y asimétrico	Con curvatura o Plano	El perfil aerodinámico no tiene variación
DPA	45	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Los tipos de resistencia que se presentan en una aeronave en vuelo son:	A	Resistencia Inducida y Parasita	Resistencia longitudinal y Vertical	Resistencia de fricción y Axial	Resistencia Perpendicular y Axial.
DPA	46	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Si una aeronave en vuelo disminuye el ángulo de ataque, que le pasa a la sustentación.	C	Permanece constante	Aumenta	Disminuye	el ángulo de ataque no tiene efecto sobre la sustentación
DPA	47	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	En el MEL el ATA 21 corresponde a	A	Air condition	Sistema hidraulico	Sistema electrico	Sistema Neumatico
DPA	48	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Cuando no referimos a Ground Speed hablamos de:	D	Velocidad con respecto a la tierra corregida por el viento	Velocidad indicada corregida por error isstrumental	Velocidad de curcero	Velocidad verdadera con respectoa a la tierra
DPA	49	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Cuando hablamos de TAS nos referimos a:	A	Velocidad verdadera con respecto al aire	Es la CAS corregida por error de compresibilidad adiabatica	Velocidad verdadera con respecto a la tierra	Velocidad que se obtiene en el V1

DPA	50	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	El alabeo es controlado por	B	Los flaps.	Los alerones.	Los pedales.	Las carenas.
DPA	51	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	El movimiento alrededor del eje longitudinal se llama	C	Guiñada.	Cabeceo.	Alabeo.	Ninguno de los anteriores.
DPA	52	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	La relación entre la superficie alar y la fuerza de sustentación del avión es:	B	Inversamente proporcional.	Directamente proporcional.	A mayor superficie alar, menor sustentación.	No tienen ninguna relación.
DPA	53	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	La función de las superficies de control primarias es:	B	Ayudar a la velocidad y sustentación de la aeronave	Permitir el control de la aeronave en vuelo	Aumentar la sustentación de la aeronave a bajas velocidades	Controlar la aeronave cuando se encuentra en tierra.
DPA	54	CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	Los tipos de resistencia que se presentan en una aeronave en vuelo son:	A	Resistencia Inducida y Parasita	Resistencia longitudinal y Vertical	Resistencia de fricción y Axial	Resistencia Perpendicular y Axial.
DPA	55	DERECHO AEREO	Cuál de las siguientes convenciones no pertenece a temas del derecho aéreo internacional:	D	Conferencia de la Haya	Conferencia Internacional de Navegación en París	Convenio de Tokio	Convenio de Brasil
DPA	56	DERECHO AEREO	Cuando se está a bordo de una aeronave en pleno vuelo, la autoridad en la misma será:	B	El primer oficial	El Capitán de la aeronave	El Ingeniero de Vuelo	Técnico abordó
DPA	57	DERECHO AEREO	Cuando usted como auxiliar de vuelo se encuentra en territorio extranjero, deberá someterse a las leyes, conózcalas o nó del:	A	País extranjero	País al cual pertenezca (Colombia)	A los dos países (al que pertenece y donde se encuentra)	País de nacionalidad o de origen.
DPA	58	DERECHO AEREO	Cuando usted es un portador de una visa de no inmigrante y se encuentra en territorio extranjero, deberá someterse a las leyes, conózcalas o nó del:	A	País extranjero	País al cual pertenezca (Colombia)	A los dos países (al que pertenece y donde se encuentra)	A los dos países..

DPA	59	DERECHO AEREO	Cuando usted pierde su pasaporte varios días después de estar en un país extranjero, usted debe dirigirse en primera instancia a:	A	La embajada Colombiana	La embajada del país donde se le perdió el pasaporte	La autoridad policiva	La oficina de inmigración del aeropuerto por donde entró
DPA	60	DERECHO AEREO	Desde el punto de vista histórico, quien o quienes fueron las primeras personas en realizar un vuelo en un aeroplano	B	Alberto Santos Dumont	Los Hermanos Wright	Los Hermanos Montgolfier	Américo Vespucio
DPA	61	DERECHO AEREO	El ¿General Declaration¿ es un documento que usted debe diligenciar por solicitud de la autoridad de país del cual usted emigra, que sirve para declarar datos personales, de lo que lleva como equipaje y de sus antecedentes en algunos casos civiles y de salud, entre otros¿.	B	La anterior afirmación es Falsa	La anterior afirmación es verdadera	Solo se diligencia en países donde sea requerida visa	Es opcional.
DPA	62	DERECHO AEREO	El auxiliar de Vuelo acredita su rol con la licencia:	C	TLA	TLH	ASA	PTL
DPA	63	DERECHO AEREO	El pasaporte es un documento estilo libreta, debido a que:	B	En él se encuentran datos de interés turístico para sus viajes	En él, la oficina de Emigración/Inmigración coloca una constancia de visto bueno para ingresar o salir del país.	En él, la aerolínea consigna datos referentes a su paso hacia otros países	Para transacciones bancarias.
DPA	64	DERECHO AEREO	En las empresas de nacionalidad colombiana, que poseen algunas aeronaves con matrícula norteamericana (N). El Certificado de Matrícula que va a bordo de la aeronave debe:	C	Ser expedido por los EEUU, sin contar con la autoridad colombiana	Ser expedido por Colombia, sin contar con la autoridad estadounidense	Ser expedido por los EEUU y convalidado por la autoridad Colombiana	Ser expedido por Colombia y convalidado por la autoridad estadounidense

DPA	65	DERECHO AEREO	Escoja la respuesta verdadera: Desde el punto de vista cronológico, quien o quienes fueron las primeras personas en realizar un vuelo en un aeroplano?	A	Alberto Santos Dumont	Los Hermanos Wright	Los Hermanos Montgolfier	Américo Vespucio.
DPA	66	DERECHO AEREO	IATA nace de:	C	El crecimiento de la aviación en Europa, lo que obliga a crear un frente comercial en América	La necesidad de establecer normas civiles y militares para la creciente aviación en la post guerra	La necesidad de que participara el sector aéreo privado dentro de las decisiones que se tomaban en el ámbito aeronáutico	Para desestabilizar el mercado.
DPA	67	DERECHO AEREO	La primera persona que desarrollo en occidente bosquejos de máquinas voladoras fue:	B	Los hermanos Montgolfier	Leonardo D'ávinci	El Marqués de Arlandes	Alberto Santos Du Mont
DPA	68	DERECHO AEREO	Las regulaciones que competen al equipo de emergencia de las aeronaves según el número de sillas me remito al RAC, Parte:	A	5	4	2	7
DPA	69	DERECHO AEREO	Si en Colombia son las 12:00 y estoy efectuando el prevuelo del equipo de emergencia la hora UTC que se debe escribir en la hoja de Tripulaciones es:	A	17	21	23	12
DPA	70	DERECHO AEREO	El organismo de las Naciones Unidas que regula la aviación mundial es	B	OTAN	OACI	IATA	FMI
DPA	71	DERECHO AEREO	El Responsable de La Operación de Una Aeronave Es	D	El Director de operaciones	Control Vuelos	El copiloto	El comandante.
DPA	72	METEOROLOGÍA	Cuando se habla de meteorología sinoptica nos referimos a:	C	Estudio electrico optico y otras propiedades fisicas de la atmosfera	Estudio cientifico de los meteoritos que ocurren en la atmosfera	Estudio diario de las variaciones de las condiciones del tiempo	Estudio de las variaciones del tiempo que afectan la navegacion aerea

DPA	73	METEOROLOGÍA	La atmosfera isa adoptada por oaci corresponde a:	C	15ºf ¿ 29.92	15ºc ¿ 92.29	15ºc ¿ 29.92	15ºk ¿ 29.92
DPA	74	METEOROLOGÍA	La capa termica de la atmosfera mas importante para la aviacion es :	D	Estratosfera	Tropopausa	Ionosfera	Troposfera
DPA	75	METEOROLOGÍA	80.6 ° f equivalen a	C	28º c	30º c	27º c	29º c
DPA	76	METEOROLOGÍA	Los intrumentos que se utilizan para medir la humedad son:	A	Higrometro y Psicrometro	Pluviometro y Pluviografo	Psicometro y Cideometro	Pluviometro y Higrometro
DPA	77	METEOROLOGÍA	Los as, ac y ns son nubes	B	Altas	Medias	Bajas	Escasas
DPA	78	METEOROLOGÍA	En las nubes convectivas predomina:	A	Movimiento vertical del aire	Saturacion del punto de rocío	Movimiento horizontal del aire	Corrientes de chorro
DPA	79	METEOROLOGÍA	Fenomeno compuesto en su mayoría por particulas de vapor de agua que enturbian el aire se llama:	D	DG (granizo)	BR (neblina)	FG (niebla)	HZ (bruma)
DPA	80	METEOROLOGÍA	Cual de estas nubes se donominan nubes de tormenta	D	Cirrucumulus	Cirrus	Torrecumulus	Cumulonimbus
DPA	81	METEOROLOGÍA	Según la division termica de la atmosfera las capas de transicion son :	C	Troposfera, Estratopausa, Mesopausa, Termopausa	Topopausa, Estratopausa, Mesopausa, Exteropausa	Tropopausa, Estratopausa, Mesopausa, Termopausa	Exteropausa, Tropopausa, Mesopausa, Termopausa
DPA	82	METEOROLOGÍA	Dónde suele ubicarse la inversión?	B	En la tropopausa.	En la estratósfera.	En la base de nubes cumulus.	En los cirroestratos
DPA	83	METEOROLOGÍA	Qué término se aplica si la temperatura del aire varía debido a la compresión o expansión sin adición o eliminación termica	C	Catabático	Advección	Adiabático	fuerza de coriolis
DPA	84	METEOROLOGÍA	Qué proceso origina el enfriamiento adiabático?	A	Expansión del aire cuando se eleva	Movimiento de aire sobre una superficie más fría.	Liberación de calor latente durante el proceso de evaporación.	Expansión del aire cuando baja

DPA	85	METEOROLOGÍA	Cuál es la característica de un frente estacionario?	C	La superficie del frente cálido se mueve aproximadamente a la mitad de velocidad de la superficie del frente frío	Las condiciones meteorológicas constituyen una combinación de un frente muy frío y un clima de frente muy caliente	Los vientos de la superficie tienden a soplar en paralelo a la zona del frente.	Las condiciones meteorológicas constituyen una combinación de un frente caliente y un clima de frente ocluido
DPA	86	METEOROLOGÍA	Qué característica meteorológica se presenta a niveles de altitud próximos a la tropopausa?	A	Vientos máximos y zonas angostas de viento cortante.	Incremento térmico abrupto por encima de la tropopausa.	Capas ligeras de nubes cirrus (hielo cristalizado) en el nivel de la tropopausa.	Ausencia de viento y turbulencia.
DPA	87	METEOROLOGÍA	En qué ubicación la fuerza de Coriolis tiene menos efecto en la dirección del viento?	C	En los polos	En latitudes medias (30° a 60°)	En el Ecuador	En el trópico de cáncer
DPA	88	METEOROLOGÍA	Qué tipo de nubes puede asociarse con las corrientes de chorro (jetstream)?	B	Línea de nubes cumulonimbus donde la corriente de chorro cruza el frente.	Nubes cirrus en el lado ecuatorial de la corriente de chorro.	Banda de nubes cirrostratus en el lado polar de la corriente de chorro y por debajo de la misma.	Los torre cumulos y los estratocumulos
DPA	89	METEOROLOGÍA	En qué condiciones meteorológicas pueden formarse las ondas y las áreas de baja presión?	B	Frentes cálidos o frentes ocluidos.	Frentes fríos de movimiento lento o frentes estacionarios.	Oclusiones de frente frío.	En la vaguada
DPA	90	NAVEGACIÓN	Los tipos de vuelo que existen son	A	IFR VFR	IFR FHR	VHF VOR	VOR VFR
DPA	91	NAVEGACIÓN	Qué es latitud media?	A	Es el punto medio entre dos puntos de latitud	Es el promedio que se hace para realizar el peso y balance de un avión	Es la línea que corta los meridianos con el mismo ángulo	Es la línea de rumbo
DPA	92	NAVEGACIÓN	La latitud cero está localizada en:	C	No existe	En el meridiano de París.	En el Ecuador.	En el Polo.
DPA	93	NAVEGACIÓN	Una milla náutica equivale a:	C	1.609 metros.	5.280 pies.	1.852 metros	1.280 metros
DPA	94	NAVEGACIÓN	El método de Navegación por estima, es aquel que se vale de:	C	El uso de radio-ayudas.	Referencias al sol, la luna y las estrellas.	El cómputo de distancia y Dirección desde un punto conocido.	Referencia a los detalles del terreno.
DPA	95	NAVEGACIÓN	La hora utilizada a nivel mundial se llama:	A	Hora zulu.	Hora local.	Hora solar.	Hora estacionaria.

DPA	96	NAVEGACIÓN	Un meridiano está definido como:	B	Sinónimo de latitud.	Sinónimo de longitud.	Línea Equinoccial.	Arco de círculo menor que pasa por los polos.
DPA	97	NAVEGACIÓN	Velocidad aérea verdadera (True Air Speed) es:	D	Velocidad de tierra corregida por viento.	Velocidad real con respecto a la tierra.	Velocidad leída en el instrumento.	Velocidad calibrada, corregida por altura y temperatura.
DPA	98	NAVEGACIÓN	Una aeronave se encuentra en el radial 175º, su posición cardinal será:	A	SSE	SSW	NNW	NNE
DPA	99	NAVEGACIÓN	Cuántos pies equivalen a un metro?	A	3.30 Pies	2.45 Pies	3.28 Pies	3.20 Pies
DPA	100	NAVEGACIÓN	A que se denomina Rumbo Geográfico.	C	A la dirección del eje longitudinal de la aeronave medido respecto a una referencia cualquiera.	A la dirección del eje de la aeronave medido respecto al Norte Magnético.	A la dirección del eje de la aeronave medido respecto al Norte Geográfico.	A la dirección del eje del plano de la aeronave con el rumbo magnético
DPA	101	NAVEGACIÓN	Que es Calibrated Air Speed?	B	Velocidad corregida por error de rumbo	Velocidad corregida por error de posición y de instrumento	Velocidad corregida para aproximación en clima cálido	Velocidad corregida por compresibilidad del aire
DPA	102	NAVEGACIÓN	Cual de las siguientes siglas corresponde a la velocidad de la aeronave con respecto al terreno	C	TAS	IAS	GS	EAS
DPA	103	NAVEGACIÓN	Cuántos minutos de tiempo son un grado de arco?	B	15 minutos	4 minutos	60 minutos	No existen los grados de arco
DPA	104	NAVEGACIÓN	Que es QDM?	C	Es el radial a la estación	Es el radial de sostenimiento en un Holding	Es el rumbo magnético a la estación	Es el rumbo que debemos volar para seguir el glide slope correctamente
DPA	105	NAVEGACIÓN	La navegación a estima puede ser utilizada en:	B	VMC.	VFR.	IMC.	IFR.
DPA	106	NAVEGACIÓN	¿Cuál es el movimiento de la tierra que se realiza sobre su propio eje?	A	Rotación.	Traslación.	Precesión.	Nutación.
DPA	107	NAVEGACIÓN	Punto de la órbita terrestre más lejano al sol.	B	Perihelio.	Afelio.	Anti afelio.	Bi afelio.

DPA	108	PRINCIPIOS DE VUELO	Cuando Weight es mayor que Lift el avión está en:	C	Vuelo de crucero.	Vuelo de ascenso.	Decolaje.	Está efectuando un loop.
DPA	109	PRINCIPIOS DE VUELO	Todas las partes externas de un avión que no generan sustentación producen:	D	Resistencia de forma.	Resistencia de fricción.	Resistencia inducida.	Resistencia parásita.
DPA	110	PRINCIPIOS DE VUELO	Todo peso colocado detrás del centro de gravedad, permite que el centro de gravedad se corra hacia:	A	Atrás.	Adelante.	Hacia atrás y hacia delante.	Que no se corra.
DPA	111	PRINCIPIOS DE VUELO	En un avión presurizado en vuelo, la presión dentro de las cabinas es:	C	Menor que la presión fuera del avión.	Igual a la presión fuera del avión.	Mayor a la presión fuera del avión.	Igual a la del nivel medio del mar.
DPA	112	PRINCIPIOS DE VUELO	Qué nos indica el TAS?	C	La velocidad verdadera del avión con respecto al suelo.	La velocidad virtual que lleva el avión.	La velocidad verdadera que lleva el avión, CAS corregido por altura y temperatura.	Temperatura.
DPA	113	PRINCIPIOS DE VUELO	Qué movimiento se da alrededor del eje lateral?	C	Guiñada.	Banqueo.	Cabeceo.	Immelman.
DPA	114	PRINCIPIOS DE VUELO	Qué movimiento se da alrededor del eje vertical?	A	Guiñada.	Banqueo.	Cabeceo.	Immelman.
DPA	115	PRINCIPIOS DE VUELO	La resistencia parásita es producida por:	B	La suciedad.	Elementos no sustentadores.	Viento relativo.	Angulo de ataque.
DPA	116	PRINCIPIOS DE VUELO	El alabeo es controlado por?	B	Los flaps.	Los alerones.	Los pedales.	Las carenas.
DPA	117	PRINCIPIOS DE VUELO	A mayor densidad	C	Menor resistencia al avance.	Menor sustentación.	Mayor sustentación.	Ninguna de las anteriores.
DPA	118	PRINCIPIOS DE VUELO	Es el indicativo o relación entre la velocidad del avión referenciada a la velocidad del sonido:	B	TAS. GS	MACH	CAS	IAS
DPA	119	PRINCIPIOS DE VUELO	La relación entre el peso bruto del avión y la superficie del ala se conoce como:	A	Factor de carga	Coeficiente de sustentación	Carga alar	Factor de presión
DPA	120	PRINCIPIOS DE VUELO	La resistencia inducida es?	A	La generada por la sustentación.	La generada por el peso del avión.	Generada por los motores.	Generada por el viento relativo

DPA	121	PRINCIPIOS DE VUELO	Las condiciones climatológicas en que el avión tiene la mejor sustentación son:	C	Aire seco y caliente.	Aire frío y húmedo.	Aire frío y seco.	Aire caliente
DPA	122	PRINCIPIOS DE VUELO	Las operaciones de despegue y aterrizaje se deben hacer con viento?	C	Cruzado	De cola	De frente	En calma
DPA	123	PRINCIPIOS DE VUELO	Las principales condiciones ISA son?	A	"15 °C y 29.92 ""Hg, a nivel del mar."	"30 °C y 29.92""Hg, a nivel del mar."	"12 °C y 29.92""Hg, a nivel del mar."	"15 °f y 29.92 ""Hg, a nivel del mar."
DPA	124	PRINCIPIOS DE VUELO	Qué efecto causan los mecanismos hipersustentadores?	C	Aumenta la velocidad de pérdida aumentando la superficie alar.	Aumenta la superficie del empenaje.	Disminuye la velocidad de pérdida incrementando la superficie alar.	Incrementa la autonomía.
DPA	125	PRINCIPIOS DE VUELO	Qué sucede con la sustentación durante un vuelo lento?	A	Aumenta.	Disminuye.	Es igual.	No hay.
DPA	126	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Por lo general, se debe programar a un despachador por no más de:	D	8 horas de servicio en cualquier período de 24 horas consecutivas	10 horas de servicio en cualquier período de 24 horas consecutivas	10 horas consecutivas de servicio	12 horas consecutivas de servicio
DPA	127	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	A un despachador de aeronaves, se le deberá otorgar como mínimo 24 horas consecutivas de descanso durante:	B	Cada 7 días consecutivos.	Cualquier período de 7 días consecutivos	Cada semana calendario	Cada periodo de 6 días consecutivos
DPA	128	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Según el Código de Comercio y el RAC una aeronave es:	C	Un bien mueble	Un bien inmueble	Un bien mueble sujeto a registro	Un bien inmueble sujeto a registro
DPA	129	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	De acuerdo con el artículo 3 de la Constitución Nacional cual de los siguientes elementos no hace parte del territorio de Colombia:	D	El mar territorial	El espacio aéreo	El espectro electromagnético	Las aeronaves con matrícula extranjera que operan en Colombia.
DPA	130	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	"La frase usada por aeronaves interceptoras "" FOLLOW "" significa:"	A	Sígame	Puede proseguir	Cual es su distintivo de llamada?	Cumplirè

DPA	131	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuando hablamos de PAE nos referimos a	C	Manual de procedimientos aeroportuarios especiales	Manual de procedimientos aeroportuarios extranjeros	Manual de plan de accion de emergencia	Manual de procedimiento de atencion de enfermedades
DPA	132	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	la organización de aviacion civil internacional OACI fue creada mediante el convenio de.	C	TOKIO	LA HAYA	CHICAGO	BRUSELAS
DPA	133	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuando hablamos de AIP nos referimos a	A	Manual publicacion de informacion aeronautica	Manual publicacion de informacion aerea	Manual publicacion de informacion de aeronaves activas	Manual publicacion de informacion del espacio aereo
DPA	134	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	En los reglamentos aeronauticos de colombia RAC la parte septima se refiere a	D	Reglamento del aire	Meterologia aeronautica	Actividades aereas civiles	Regimen sancionatorio
DPA	135	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	En los reglamentos aeronauticos de colombia RAC en que parte encontramos la normatividad para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por via aerea	D	Parte quinta	Parte tercera	Parte octava	Parte decima
DPA	136	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuando hablamos de AIC nos referimos a	A	Circular de informacion aeronautica	Convenio de aviacion internacional	Circular de informacion de accidentes	Codigo de informacion aerea
DPA	137	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La aviacion civil en colombia se rige por.	B	Codigo aeronautico y los RAC	Codigo del comercio y los RAC	Codigo civil y los RAC	Codigo penal y los RAC
DPA	138	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuando hablamos de un CDO nos referimos a	A	Certificado de operación	Codigo de operación	Certificado de ordenacion	Certificado de obligatoriedad
DPA	139	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuantos anexos tiene la OACI	D	10 Diez	15 Quince	20 Veinte	18 Dieciocho
DPA	140	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	En que año fue creada la organización de aviacion civil internacional	C	1934	1954	1944	1924

DPA	141	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	A Agosto de 2011, Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia constan de:	D	12 Partes	18 partes	20 partes	24 partes.
DPA	142	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	En que anexo de OACI se habla sobre el transporte de mercancías peligrosa por vía aérea	D	11 Once	15 Quince	20 Veinte	18 Dieciocho
DPA	143	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	En que parte de los RAC se encuentra los requisitos de obtención y habilitación de la licencia DPA	B	Parte cuarta capítulo 2	Parte segunda capítulo 4	Parte octava capítulo 3	Parte décima capítulo 1
DPA	144	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La clase I de mercancías peligrosas se refiere a:	A	Explosivos.	Líquidos inflamables.	Sólidos inflamables.	Misceláneos
DPA	145	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La clase IV de mercancías peligrosas se refiere a:	C	Explosivos.	Líquidos inflamables.	Sólidos inflamables.	Radioactivos
DPA	146	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La clasificación de los explosivos está dada por:	C	Ser de explosión masiva, proyección e incendio	Por el riesgo que pueda producir	Por sus características	Por el riesgo biológico
DPA	147	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La clasificación de los explosivos se da por:	C	Su clasificación de riesgo	Su clasificación de compatibilidad	Su clasificación de características	Según el riesgo primario
DPA	148	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Algunas de las mercancías peligrosas que no deban ir cerca de pasajeros y animales son	C	Infecciosos, Tóxicos, radioactivos y perecederos	Tóxicos, infecciosos, radioactivos y hielo seco	Radioactivos Tóxicos, infecciosos y restos humanos	Hielo seco, infecciosos, perecederos y radioactivos
DPA	149	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Algunas de las responsabilidades del operador son	B	Aceptar, almacenar, estibar, cargar, suministro de información, documentar	Almacenar, suministro de información estibar, respuesta de emergencia.	Etiquetar, aceptar, marcar, almacenar, estibar, cargar, respuesta de emergencia	Archivo, entrenamiento, respuesta de emergencia, cargar, aceptar, acondicionar.

DPA	150	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Baterías, Mascaras de Oxígeno, Extintores, Botellas de Oxígeno, Chalecos, salvavidas, Botes Salvavidas, Deslizadores, Luces de Bengala, Combustibles, Aceites, Líquidos hidráulicos, Aceites, Grasas, Generadores de oxígeno, de los anteriores artículos se pueden relacionar como:	B	Mercancías en cantidades exentas	Mercancías requeridas como equipo del avión	Mercancías propiedad del operador	Mercancías no reguladas
DPA	151	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuando las etiquetas llevan un número en la parte inferior significa que:	B	Son para su posicionamiento vertical	Son para mostrar la clase o división	Son de manipulación	Son de riesgo primario
DPA	152	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuando se realiza una inspección se busca	D	Que la mercancía este en buen estado	Que el empaque este en buen estado	Que tenga todas las marcas	Que no tenga fugas y derrames además de B y C
DPA	153	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	De acuerdo al tipo de mercancía peligrosa, la aplicación de un extintor específico se realiza por	D	Disponibilidad del extintor	Efecto del extintor	Defecto de otro extintor	Aplicabilidad de un extintor
DPA	154	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	El entrenamiento en mercancías peligrosas deberá realizarse cada	D	03 Meses	06 Meses	12 Meses	24 Meses
DPA	155	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La etiqueta CAO nos permite transportar mercancías peligrosas en:	C	Cantidades autorizadas únicamente.	Cantidades limitadas únicamente	Únicamente aeronaves de carga	Únicamente cantidades exentas
DPA	156	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Las marcas que requiere un empaque son	C	Etiquetas, direcciones, ubicación, nombre y número	marcas del empaque, nombre, número, grupo de riesgo y etiquetas	Etiquetas, marcas del empaque, direcciones, nombre y número	nombre, número, direcciones, etiquetas, marcas del empaque y flechas de orientación

DPA	157	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Las recomendaciones iniciales en caso de suceder un incidente con mercancías peligrosas cuando el avión se encuentre en tierra deben ser	C	Informar a los pasajeros de la situación y proceder a retirarlos	Dirigir la evacuación hacia la zona de pasajeros	Realizar la evacuación y orientar a los pasajeros en dirección contraria al viento.	Coordinar con los servicios de tierra las acciones a tomar y localizar los servicios de emergencia.
DPA	158	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Los efectos causados por la mala manipulación de generadores de oxígeno pueden causar	D	Una posición adecuada de parte del personal de Mantto	Una condición de riesgo generada por el personal de Mantto	Una situación peligrosa causada por el personal de Mantto	Un accidente causado por el personal de Mantto
DPA	159	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Los implementos que incluyen el equipo de respuesta de emergencia en un avión son	D	Bolsas, amarres y ligaduras	Guantes, bolsas y polietileno	Guantes, bolsas y gomas	amarres, bolsas y guantes
DPA	160	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Que efecto puede generar los residuos sean sólidos o líquidos en el almacén o taller de mantenimiento:	D	Contaminación	Muerte	Enfermedad	Riesgo
DPA	161	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Una de las diferencias entre un accidente y un incidente es que	D	En el primero se presenten muertos y en el segundo se presenten daños	En el segundo se presente heridos y en el primero se presenten riesgos	En el primero se presenten daños y muertos y en el segundo Contaminación	En el segundo se presenten riesgos y en el primero heridos y daños.
DPA	162	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	De acuerdo con la legislación colombiana, la responsabilidad del transportador por la vida e integridad física de los pasajeros comienza desde:	C	Desde que el pasajero accede a la aeronave	Desde que el pasajero se encuentra en la sala de espera de la respectiva aerolínea	Desde que el pasajero abandona el muelle del aeropuerto y se dirige a la aeronave	Desde que el pasajero efectúa el check-in en el mostrador de la aerolínea
DPA	163	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Para efectuar un vuelo se debe llevar suficiente combustible para:	A	Volar del aeródromo de origen al destino previsto y luego al alterno especificado en el plan de vuelo, más una reserva de 00:45	Volar del aeródromo de origen al destino previsto y luego al alterno especificado más una reserva de 00:30	Volar del aeródromo de origen al destino previsto y luego al alterno especificado en el plan de vuelo, más una reserva de 01:00	Volar del aeródromo de origen al destino previsto y luego al alterno previsto en el plan de vuelo.
DPA	164	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Los servicios ATS se clasifican en	D	ATC, FIC, SAR	GND, TWR, APP, ACC	CTR y TMA	ATC, SAR, FIS

DPA	165	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Los mínimos de operación VFR de un aeródromo son:	A	Visibilidad 5 kilómetros y techo de nubes a 1.500 pies	Visibilidad 8 kilómetros y techo de nubes a 1.000 metros	Visibilidad 5 kilómetros y techo de nubes a 1.000 metros	Visibilidad 8 kilómetros y techo de nubes a 1.500 pies
DPA	166	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Las luces PAPI me indican:	C	La velocidad de aproximación a la pista	La elevación de un aeródromo	La trayectoria de planeo a la pista	La dirección de aterrizaje
DPA	167	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Las libertades del aire son:	D	4	2	7	5
DPA	168	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La UTA es un espacio aéreo	A	Categoría A, restringido a instrumentos	Categoría A, con vuelos IFR y VMC	Categoría B, únicamente	Categoría A, con vuelos VFR
DPA	169	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Hacen parte del sistema iluminación de pistas:	B	Iluminación de aproximación de precisión.	Luces de eje central.	Luces de punto de espera	Luces relámpago continuo.
DPA	170	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La navegación aérea de CABOTAJE es:	B	Aquella que se efectúa fines comerciales a nivel internacional.	aquella que se efectúa con fines comerciales dentro del territorio Nacional.	La que se efectúa solamente entre aeródromos controlados.	Todo movimiento de tránsito aéreo.
DPA	171	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	El espacio aéreo controlado que se extiende desde la superficie terrestre hasta una altura determinada y que tiene dimensiones definidas, se conoce como:	D	Aerovía (AWY).	Área de control (CTA).	Circuito de tránsito.	Zona de control (CTR).
DPA	172	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Las letras G / W / X, que siguen al número de matrícula (registro) de una aeronave refieren a:	C	Aeronave del Gobierno, trabajos aéreos especiales y matrícula provisional.	Aeronaves privada, de turismo y experimental.	Aeronave del General, ejecutiva y experimental.	Aeronave de enseñanza, ejecutiva y matrícula provisional.
DPA	173	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Las directivas de Aeronavegabilidad AD son documentos de estricto cumplimiento emitidas por un:	C	TAR aprobado por la UAEAC	TAR aprobado por la FAA	Autoridad del país certificador del producto aeronáutico	El gerente del TAR aprobado por el director de control de Calidad y la dirección de ingeniería
DPA	174	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Se llama Certificado de Aeronavegabilidad a un Certificado que.	A	Expide la Aerocivil en el cual certifica que el avión es Aeronavegable y debe ir siempre a bordo de la aeronave	Expide el jefe de control de calidad o el técnico licenciado después de efectuar algún trabajo de mantenimiento	Expide la torre de control antes de salir una aeronave a vuelo	Expide la oficina de Registro y Matrícula de la Aerocivil y debe ir siempre a bordo de la aeronave

DPA	175	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	A Agosto de 2011, Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia constan de:	D	12 Partes	18 partes	20 partes	24 partes.
DPA	176	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	El formato de INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL ISO:	A	Puede ser llenado por cualquier tripulante o funcionario de tierra.	Está diseñado exclusivamente para ser llenado por pilotos ya que contiene datos muy específicos del avión.	Debe llenarse obligatoriamente por cada uno de los miembros de la tripulación en cada vuelo.	Al Comandante de la aeronave por la responsabilidad que le confiere el Código de Comercio y Manual de Reglamentos Aeronáuticos.
DPA	177	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La INVESTIGACIÓN de un accidente de una aeronave CORRESPONDE a:	A	El Estado donde ocurre el accidente con la presencia de observadores del País de matrícula del avión.	El Estado de matrícula del avión con observadores del País donde ocurre el accidente.	Un Estado neutral, de acuerdo a lo estipulado en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos.	El Estado de fabricación del avión y el Estado de la mayoría de los pasajeros sobrevivientes.
DPA	178	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuando se presenta una alarma SAR, la BÚSQUEDA y RESCATE del avión accidentado se inicia:	C	Cuando se presenta la Incerfa.	Cuando se presenta la Alerfa.	Cuando se presenta la Detresfa.	Cuando se presenta cualquiera de las anteriores.
DPA	179	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Su función es estandarizar los procedimientos aeronáuticos a nivel mundial	B	UAEAC	OACI	FAA	JAA
DPA	180	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Las fases de emergencia son	D	Alerfa, emergencia, rescate	Alerfa, incerfa, rescate	Alerfa, destrefa, rescate	Alerfa, destrefa, incerfa
DPA	181	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La fase de emergencia en la cual se abriga temor por la seguridad de la aeronave y sus ocupantes se conoce como	B	Incerfa	Alerfa	Incidente	Interdicción
DPA	182	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuando hablamos de REIL nos referimos a:	B	Luces de identificación de torre de control	Luces de identificación de pista	Luces de identificación de vor	Luces de identificación de obstáculos
DPA	183	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	El anexo II de OACI se refiere a	A	Reglamento del aire	Operación de aeronaves	Aerodromos	Servicios de información aeronáutica
DPA	184	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	El convenio de Chicago fue firmado por	D	44 países en Londres en 1950	44 países en París en 1953	52 países en Chicago en 1944	52 países en Montreal en 1944

DPA	185	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	El convenio de Chicago se aplica únicamente a	C	Aeronaves de estado	Aeronaves militares	Aeronaves civiles	Aeronaves civiles y militares
DPA	186	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Colombia aprobó su adhesión al convenio de aviación civil internacional mediante la	B	Ley 27 de 12 de agosto de 1945	Ley 12 del 23 de octubre de 1947	Ley 14 del 23 de diciembre de 1944	Ley 12 del 24 de enero de 1949
DPA	187	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Como INCIDENTES podemos definir:	B	Todo acontecimiento que pueda poner en riesgo la Seguridad del avión y sus ocupantes.	Todo acontecimiento inesperado que no pone en riesgo la seguridad del vuelo y sus ocupantes.	Todo acontecimiento que tiene como consecuencia un impacto violento del avión.	Todo acontecimiento que pueda poner en riesgo la Seguridad aeroportuaria
DPA	188	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Cuando ocurre un hecho delictivo a bordo de un avión de matrícula Colombiana que se encuentra volando en Altamar la INVESTIGACIÓN de hecho corresponderá:	B	Al Estado más próximo en la ruta, sin perjuicio de los Tratados internacionales.	Al Estado Colombiano sin perjuicio de los Tratados Internacionales.	A los tratados Internacionales exclusivamente.	Todo acontecimiento que tiene como consecuencia una mezcla tóxica de gases y humo en el avión.
DPA	189	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	El formato de INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL ISO:	A	Puede ser llenado por cualquier tripulante o funcionario de tierra.	Está diseñado exclusivamente para ser llenado por pilotos ya que contiene datos muy específicos del avión.	Debe llenarse obligatoriamente por cada uno de los miembros de la tripulación en cada vuelo.	Al Comandante de la aeronave por la responsabilidad que le confiere el Código de Comercio y Manual de Reglamentos Aeronáuticos.
DPA	190	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Entre los eventos que ameritan pasar un INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL ISO podemos mencionar:	C	Cuasi coaliciones, incursiones en pista, seguridad aeroportuaria inadecuada.	Agresión a la aeronave o a sus ocupantes.	Todas las anteriores.	Convenios de Tokio, La Haya y Montreal.
DPA	191	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	En caso de delitos a bordo, la AUTORIDAD competente para restringir la libertad del delincuente la tiene:	B	El Director de Seguridad Aérea.	El Capitán de la aeronave.	La autoridad del aeropuerto más próximo.	El Jefe de operaciones.
DPA	192	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Algunos Puntos a tener en cuenta con respecto a la AERONAVE como factor crucial para volar son:	D	Las Limitaciones.	Las Acciones Inmediatas.	Los Sistemas.	La autoridad del país de origen de la matrícula del avión.

DPA	193	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Algunas funciones del DIRECTOR DE SEGURIDAD AÉREA son:	A	Recopilar la información necesaria en el momento de un accidente o incidente. ¿ Presentar informes periódicos al Comité.	Establecer medidas disciplinarias tendientes a evitar la repetición de incidentes de seguridad.	Suspender la licencia de aquellos tripulantes que repetitivamente incurren en errores que afectan la seguridad aérea	Hacer estudios de seguridad a los pilotos.
DPA	194	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La clave para evitar los FACTORES DE RIESGO como terreno, Estado del tiempo, Factores de Medio Ambiente es: EL PLANEAMIENTO PREVIO.	A	Planeamiento Previo.	Estudiar todos los límites de operación.	Conocer los accidentes anteriores en ese aeropuerto.	Obtener conseso con todos los tripulantes.
DPA	195	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	De los INFORMES DE SEGURIDAD OPERACIONAL ISO podemos decir:	B	Son de carácter público y deben pasarse a mas tarda 24 horas posteriores al hecho.	Son de carácter confidencial y deben ser pasados dentro de las 48 horas posteriores al hecho.	Su confidencialidad depende de la gravedad del hecho.	Nunca deben pasarse de forma anónima.
DPA	196	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La INVESTIGACIÓN de un accidente de una aeronave CORRESPONDE a:	A	El Estado donde ocurre el accidente con la presencia de observadores del País de matrícula del avión.	El Estado de matrícula del avión con observadores del País donde ocurre el accidente.	Un Estado neutral, de acuerdo a lo estipulado en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos.	El Estado de fabricación del avión y el Estado de la mayoría de los pasajeros sobrevivientes.
DPA	197	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Los FACTORES cruciales para volar con SEGURIDAD son:	B	Terreno, Sistemas y Factores de medio Ambiente.	Riesgo, Aeronave, Sus Propias Capacidades.	Deficiente descanso y nutrición.	Planos de diseño y los vuelos de prueba.
DPA	198	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	Como ACCIDENTE podemos enumerar estos ejemplos:	D	Pasajero violento o armado a bordo.	Interferencia Ilícita.	Cuasi Coalición.	Un aterrizaje forzoso con tren arriba.
DPA	199	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	La SEGURIDAD AÉREA debe ser UNA ACTITUD y un ESTILO DE VIDA.	A	Siempre.	A veces.	Casi siempre.	Muy pocas veces.
DPA	200	RADIOCOMUNICACIONES	La comunicación radiotelefónica es la que se utiliza por medio de:	C	Un Receptor.	Constancia Escrita.	Ondas Radiales HF/ VHF/ UHF	Un Transmisor.
DPA	201	RADIOCOMUNICACIONES	Las ondas VHF tiene las siguientes características:	D	Buen alcance, debido a que se refleja en la ionosfera.	Las afectan los fenómenos físicos y atmosféricos.	Se reciben a cualquier altura, porque siguen la curvatura de la tierra.	Tiene excelente recepción, corto alcance y no las afectan los fenómenos atmosféricos.

DPA	202	RADIOCOMUNICACIONES	No hace parte de un sistema de comunicaciones:	B	Fuente de información.	Transmisor y receptor.	Cargador Remoto	Canal
DPA	203	RADIOCOMUNICACIONES	El servicio de control de aeródromo, lo presta:	C	GND.	APP.	TWR.	ACC.
DPA	204	RADIOCOMUNICACIONES	Uno de los servicios de información de vuelo lo presta:	C	RWY	QNH	ACC.	OACI
DPA	205	RADIOCOMUNICACIONES	Qué idioma recomienda OACI, hasta que se prepare y adopte una forma de fraseología más adecuada para uso universal en las comunicaciones radiotelefónicas aeronáutica:	C	El idioma del estado en que está emplazada la estación aeronáutica.	El inglés, francés o español.	El inglés.	Es el que el piloto al mando considere apropiado.
DPA	206	RADIOCOMUNICACIONES	En un procedimiento de prueba de radio la expresión le leo dos (2), significa:	B	Ilegible.	Legible de vez en cuando.	Legible con dificultad.	Legible.
DPA	207	RADIOCOMUNICACIONES	El ACUSE DE RECIBO de una aeronave a los ATS, comprenderá:	D	La palabra comprendido.	La palabra recibido.	La palabra de acuerdo (OK).	La palabra recibido, seguido de la identificación radiotelefónica.
DPA	208	RADIOCOMUNICACIONES	La identificación de una estación NDB es por medio de:	B	Canal vocal.	Clave Morse.	Clave numérica.	Clave alfanumérica.
DPA	209	RADIOCOMUNICACIONES	A mayor densidad	C	Menor resistencia al avance.	Menor sustentación.	Mayor sustentación.	Ninguna de las anteriores.
DPA	210	RADIOCOMUNICACIONES	Para las técnicas de transmisión radiotelefónica se debe tener en cuenta:	D	Entonación, fraseología, volumen, velocidad lenta.	Rapidez, dicción, terminología, velocidad constante.	Tono, audio, expresión, vocabulario, rapidez.	Reglamento, fraseología, velocidad constante, uso del micrófono
DPA	211	RADIOCOMUNICACIONES	Un triángulo negro en una carta de navegación significa:	B	Punto de notificación, con vuelo IFR.	Punto obligatorio de notificación.	Si el vuelo se efectúa VFR, deberá notificar.	Notificar, si es solicitado por la estación.
DPA	212	RADIOCOMUNICACIONES	"Una autorización ""ATS"", se debe repetir:"	D	En áreas no controladas, con vuelo VFR.	No debe repetirse en ningún momento.	Cuando el piloto lo estime conveniente.	En todos los vuelos IFR.
DPA	213	RADIOCOMUNICACIONES	Dos componentes del ILS son:	C	DME y radiobalizas.	Tacan y Glide Slope.	Radiobalizas y Localizer.	DME y localizer.

DPA	214	RADIOCOMUNICACIONES	La palabra MAYDAY debe transmitirse como indicación de un mensaje:	C	De alerta	De urgencia	De socorro	De seguridad
DPA	215	RADIOCOMUNICACIONES	La sigla MEA significa:	C	Hora estimada de llegada	Hora estimada de salida	Altitud mínima en ruta	Altitud mínima sobre poblaciones o reuniones de gente al aire libre
DPA	216	RADIOCOMUNICACIONES	El sistema horario usado en Colombia en aviación es:	A	La hora media del meridiano de Greenwich	La hora local colombiana	Depende de salida oficial del sol	Depende de la puesta oficial del sol
DPA	217	RADIOCOMUNICACIONES	Entre la hora local colombiana y la hora Greenwich, hay una diferencia de:	B	4 horas	5 horas	5 horas o 6 horas dependiendo de la época del año	3 horas