Simulacro de examen

PPL(A) - Licencia de piloto privado de avión - Procedimientos operacionales

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. En caso de fallo de receptor en vuelo, ¿cómo se debe proceder para transmitir información ciega?

a) Transmitir dos veces el mensaje, precedido por la frase "Transmitiendo a ciegas debido a fallo de receptor".

b) No transmitir nada y cambiar a código 7600 inmediatamente.

c) Emitir un PAN PAN continuo.

d) Transmitir en la frecuencia 121.5 MHz y esperar la señal luminosa verde.

02. Si el factor de carga en un viraje de 60 grados es de 2.0 G, la velocidad de pérdida del avión en ese viraje se incrementará en un porcentaje de:

a) Aproximadamente el 10%.

b) Aproximadamente el 41% (raíz cuadrada del factor de carga, raíz de 2 = 1.41).

c) Aproximadamente el 100% (el doble).

d) Aproximadamente el 60%.

03. En el hemisferio norte, debido a la inmersión magnética, si una aeronave en rumbo Este acelera de repente, la brújula:

a) Mostrará un giro momentáneo hacia el Sur.

b) Se quedará bloqueada.

c) Mostrará un giro momentáneo hacia el Norte (ANDS - Accelerate North, Decelerate South).

d) Mostrará un giro momentáneo hacia el Oeste.

04. La separación mínima de las nubes requerida para un vuelo VFR en espacio aéreo Clase C, D o E es:

a) Libre de nubes y con la superficie a la vista.

b) 3.000 pies verticales y 5.000 metros horizontales.

c) 1.000 pies verticalmente y 1.500 metros horizontalmente.

d) 500 pies por debajo de las nubes en todo momento.

05. Cuando se realiza el rodaje con vientos fuertes de cola parcialmente cruzados, ¿qué posiciones del alerón se deben utilizar?

a) Alerón abajo en el lado a favor del viento.

b) Alerones neutros.

c) Alerón abajo en el lado desde donde sopla el viento.

d) Alerón arriba en el lado desde donde sopla el viento.

06. En el ciclo de una tormenta (Cumulonimbus), la etapa en la que coexisten fuertes corrientes ascendentes y descendentes se llama:

a) Etapa de Cúmulo.

b) Etapa de Madurez.

c) Etapa de Disipación.

d) Etapa de Formación Térmica.

07. La dirección del viento reportada en un mensaje METAR o TAF está expresada en grados relativos a:

a) El Norte Verdadero (Geográfico).

b) El Norte Magnético.

c) El Rumbo de la pista en uso.

d) El rumbo de la aeronave en aproximación.

08. ¿Quién es responsable del abrochado de su propio cinturón de seguridad en un avión pequeño?

a) El piloto al mando es responsable de abrochar personalmente a todos.

b) Cada pasajero, pero el piloto al mando (PIC) es responsable de dar la instrucción de cuándo y cómo debe usarse.

c) El coordinador de rampa.

d) El asistente de vuelo o personal de tierra en todo caso.

09. La definición oficial de 'Noche' en aviación (para reglas de vuelo y registro de horas) comprende el período entre:

a) La puesta del sol y la salida del sol.

b) El fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino.

c) Media hora antes de la puesta de sol y media hora después de la salida.

d) Las 20:00 horas y las 06:00 horas locales.

10. La 'ansiedad' leve antes de un examen de vuelo:

a) Es normal y puede ayudar a estar más alerta.
b) Indica que el piloto no debe volar nunca más.
c) Causa hipoxia inmediata.
d) Degrada irremediablemente todas las habilidades motoras.

11. El hábito de 'fumar' aumenta los niveles de carboxihemoglobina en sangre, lo que:

a) Mejora la absorción de oxígeno.
b) Reduce la capacidad de la sangre para transportar oxígeno hacia los tejidos.
c) No tiene efectos en vuelo.
d) Retrasa la aparición de la hipoxia histotóxica.

12. Si durante la aproximación final la aeronave experimenta un súbito aumento del viento de cara debido a cizalladura, el avión tenderá a:

a) Hundirse rápidamente por debajo de la senda de planeo.
b) Subir por encima de la senda de planeo y aumentar su velocidad indicada.
c) Mantener la senda pero perder velocidad.
d) Experimentar un fallo de motor debido a la falta de oxígeno.

13. Un viento 'Catabático' es aquel que:

a) Sube por la ladera de una montaña durante el día por calentamiento.
b) Baja por la ladera de una montaña, generalmente de noche, debido al enfriamiento del aire en la cima (aire más denso que desciende).
c) Sopla paralelo a la costa.
d) Sube por el calentamiento del valle.

14. ¿Está permitido el transporte de Mercancías Peligrosas (Dangerous Goods) en un vuelo operado por un Piloto Privado (PPL) bajo normas NCO?

a) Sí, sin ninguna restricción en vuelos no comerciales.
b) Por regla general está prohibido, salvo excepciones específicas (como artículos médicos necesarios o bienes de consumo personal admitidos) y con la debida aprobación si corresponde.
c) Solo si se declaran en el plan de vuelo IFR.
d) Únicamente en vuelos de carácter internacional con permiso aduanero.

15. La principal ventaja de la Proyección Conforme de Lambert para el vuelo VFR es que:

a) Los meridianos son paralelos.

b) Una línea recta trazada en la carta se aproxima mucho a un círculo máximo (la ruta más corta).

c) No tiene distorsión en los polos.

d) La escala es exactamente igual en toda la carta.

16. El centro aerodinámico de un perfil alar es el punto donde:

a) La sustentación es nula.

b) El momento de cabeceo permanece prácticamente constante independientemente del ángulo de ataque.

c) Se sitúa el motor.

d) El empuje iguala a la suma de la resistencia parásita e inducida.

17. Al volar de un área de alta presión atmosférica hacia un área de baja presión sin reajustar el altímetro en la subescala de Kollsman, el altímetro indicará:

a) Exactamente la altitud real de la aeronave.

b) Una altitud superior a la altitud real (el avión estará peligrosamente más bajo de lo que cree el piloto).

c) Una altitud inferior a la real.

d) Indica altitud de densidad.

18. ¿A qué velocidad viajan las ondas de radio en el espacio?

a) A la velocidad del sonido.

b) A 1000 nudos.

c) A la velocidad de la luz (aprox. 300.000 km/s).

d) A la velocidad de rotación de la Tierra.

19. Una pista cubierta con hielo tiene un coeficiente de fricción de frenado que es:

a) Excelente, mejorando la distancia de parada.

b) Aceptable si se usan los frenos a fondo.

c) Pobre o nulo (Poor / Nil), aumentando dramáticamente la distancia de frenado y dificultando enormemente el control direccional.

d) Moderado, permitiendo un aterrizaje corto seguro.

20. El equipo de instrumentos de vuelo básico requerido obligatoriamente para un vuelo VFR diurno incluye, entre otros:

a) Horizonte artificial, giro direccional y VOR.

b) Altímetro (sensible a la presión), velocímetro, brújula magnética y reloj (indicador de tiempo).

c) Piloto automático y radar meteorológico.

d) VOR, ADF, altímetro y brújula.

21. La capacidad de la batería de una aeronave se mide en:

a) Voltios (V).

b) Ohmios (Ω).

c) Amperios-hora (Ah).

d) Vatios (W).

22. La expresión "PISTA LIBRE" (Runway vacated) indica que:

a) Toda la aeronave ha cruzado completamente las líneas de punto de espera, saliendo de la pista activa.

b) No hay otras aeronaves despegando en ese momento.

c) El piloto está listo para despegar.

d) La autorización de aterrizaje de la torre sigue vigente.

23. El Horizonte Artificial (Attitude Indicator) funciona basándose en el principio giroscópico de:

a) La Ley de Boyle.

b) Precesión magnética.

c) Rigidez en el espacio.

d) Fuerza de Coriolis.

24. Cuando dos aeronaves convergen al mismo nivel, aproximadamente en direcciones cruzadas, ¿quién tiene el derecho de paso?

a) La aeronave más rápida.

b) La aeronave que tenga a la otra a su izquierda tiene el derecho de paso (es decir, usted debe ceder el paso si ve a otra aeronave a su derecha).

c) La aeronave que está a la derecha debe ceder el paso.

d) La aeronave de mayor peso máximo al despegue tiene prioridad.

25. La luz de aproximación en una pista cuesta arriba puede crear la ilusión de que el avión está:

a) Más bajo de lo real.
b) Más alto de lo real.
c) A la velocidad de pérdida.
d) Demasiado rápido para el aterrizaje.

26. El código QNH solicitado a la torre se refiere a:

a) La presión estándar de 1013,2 hPa.
b) El ajuste de altímetro para indicar la altura cero sobre la pista.
c) El ajuste de altímetro para que el instrumento indique la elevación del aeródromo estando en tierra.
d) El ajuste de altímetro utilizado para obtener el nivel de vuelo (Flight Level).

27. Durante la prueba de motor en tierra (run-up), al seleccionar un solo magneto se observa una caída de RPM mayor a la permitida. Esto puede deberse a:

a) Una mezcla demasiado pobre.
b) Bujías sucias (engrasadas o con plomo) o un fallo en ese circuito de encendido.
c) Falta de presión hidráulica en los frenos.
d) El carburador está completamente obstruido.

28. Si en un METAR el viento se reporta como 'VRB03KT', significa que:

a) El viento viene de 030 grados a ráfagas.
b) Hay visibilidad reducida a 3 nudos.
c) La dirección del viento es Variable (VRB) con una velocidad de 3 nudos.
d) Visibilidad reportada base de 3 kilómetros.

29. Cuando se despega detrás de una aeronave de gran porte, el piloto debería evitar la estela turbulenta manteniéndose en una trayectoria:

a) Por debajo y por el lado opuesto del viento respecto de la aeronave que precede.
b) Por encima y por el lado del viento respecto a la aeronave que precede.
c) Por debajo y del lado del viento respecto a la aeronave que precede.
d) Exactamente coincidente con su misma trayectoria de ascenso.

30. ¿Qué significa "CORRECCIÓN" (CORRECTION)?

a) Su transmisión es incorrecta.

b) Ha habido un error en esta transmisión (o en la indicada). La versión correcta es...

c) Repita el mensaje.

d) Cambie de frecuencia a la indicada.

31. Un piloto que se ha apartado del reglamento SERA durante una emergencia para evitar un peligro inmediato, ¿cuándo debe presentar un informe escrito a la Autoridad Competente (AESA)?

a) Dentro de los 7 días.

b) Dentro de los 10 días.

c) Sin demora, si así lo solicita la autoridad competente.

d) Dentro de las 24 horas siguientes, obligatoriamente.

32. ¿Qué acción se requiere cuando dos aeronaves al mismo nivel o próximo mantienen rumbo de frente?

a) De acuerdo a los niveles cuadrantales que debieran mantener, las impares deben descender y la pares ascender.

b) Ambas aeronaves deben girar a la izquierda.

c) Ambas aeronaves deben girar por su derecha.

d) La aeronave de mayor envergadura mantendrá el rumbo.

33. El fluido hidráulico mineral más utilizado en la aviación general (como el MIL-H-5606) se identifica fácilmente porque es de color:

a) Rojo.

b) Verde.

c) Azul.

d) Amarillo.

34. ¿Qué sistema utiliza satélites geoestacionarios (como el sistema EGNOS en Europa) para aumentar la precisión y fiabilidad del GPS básico?

a) SBAS (Satellite Based Augmentation System).

b) ADF.

c) ILS.

d) WAAS localizer.

35. Un plan de vuelo debe presentarse antes de la salida para un vuelo VFR si:

a) El vuelo cruzará fronteras internacionales, o si es requerido para operaciones de control de tráfico aéreo o búsqueda y salvamento.

b) Se vuela en espacio aéreo de Clase G.

c) El vuelo dura más de 30 minutos.

d) El vuelo se realiza de noche exclusivamente.

36. ¿Qué acción se requiere cuando dos aeronaves de la misma categoría están con rumbos convergentes (no de frente)?

a) Se dará paso a la aeronave más veloz.

b) La aeronave que tenga a la otra a su derecha cederá el paso.

c) Ambas aeronaves harán viraje por su derecha.

d) Ambas aeronaves ascenderán 500 pies inmediatamente para separarse.

37. La deflexión de los alerones hacia abajo:

a) Aumenta la sustentación y la resistencia de esa semiala.

b) Disminuye la sustentación.

c) Solo aumenta la velocidad.

d) Reduce drásticamente el momento de guiñada inducida.

38. La 'distracción' se considera una de las causas principales de errores de:

a) Omisión (olvidar hacer algo).

b) Comisión (hacer algo mal deliberadamente).

c) Cálculo matemático.

d) Regulación normativa.

39. Una 'falsa hipótesis' ocurre cuando un piloto:

a) Interpreta la información para que encaje con lo que él espera ver, ignorando las señales contradictorias.

b) Olvida bajar el tren de aterrizaje.

c) Vuela sin plan de vuelo.

d) Considera que un instrumento primario ha fallado basándose en una lectura real de emergencia.

40. Un 'Aviso Meteorológico Significativo' para la aviación de baja cota (como turbulencia moderada o viento fuerte en superficie) que afecta la performance del vuelo se denomina habitualmente:

a) METAR.

b) SIGMET o AIRMET (dependiendo de la severidad e intensidad).

c) TAF.

d) NOTAM de aeródromo.

41. El vuelo en formación entre aeronaves civiles está permitido solamente si:

a) Las aeronaves son del mismo fabricante.

b) Hay contacto por radio continuo.

c) Se ha acordado previamente entre los pilotos al mando de las aeronaves participantes.

d) Las aeronaves están registradas bajo el mismo operador aéreo.

42. La formación de hielo en el carburador puede ocurrir con una temperatura del aire exterior que alcance:

a) 100° F y humedad visible.

b) 20° C y humedad relativa alta.

c) 75° F y humedad relativa baja.

d) -30° C en condiciones de alta presión barométrica.

43. El ángulo de la trayectoria de vuelo en un planeo estable está determinado por:

a) El peso del avión solamente.

b) La relación Sustentación/Resistencia (L/D).

c) El tamaño del timón de dirección.

d) El gradiente de presión atmosférica del entorno.

44. El proceso por el cual el vapor de agua pasa directamente al estado sólido (hielo) sin pasar por el líquido se llama:

a) Sublimación.

b) Deposición (o sublimación inversa).

c) Evaporación.

d) Condensación.

45. El diseño de las alas con un ángulo de diedro positivo tiene como propósito principal mejorar la:

a) Estabilidad longitudinal.

b) Estabilidad lateral (alabeo).

c) Estabilidad direccional (guiñada).

d) Eficiencia del efecto suelo.

46. La dirección medida con referencia a un meridiano o norte verdadero es la dirección de intención del vuelo, medida en grados en sentido horario y se denomina:

a) Curso verdadero.

b) Rumbo verdadero.

c) Rumbo magnético.

d) Derrota magnética.

47. ¿Puede un piloto privado (PPL) compartir los gastos directos de un vuelo (combustible, tasas) con sus pasajeros?

a) No, se considera vuelo comercial.

b) Sí, siempre que el piloto no pague nada.

c) Sí, está permitido siempre que el vuelo no sea comercial y los costes directos se dividan entre todos, incluido el piloto.

d) Sí, pero se limita únicamente a los gastos de combustible.

48. El liderazgo efectivo de un capitán en una aeronave multipiloto debe ser:

a) Autoritario y sin aceptar sugerencias.

b) Democrático pero firme en la toma de decisiones finales.

c) Pasivo, dejando que otros decidan.

d) Delegativo en todas las fases de emergencia.

49. Para determinar el 'Techo' (Ceiling) de nubes en un METAR, las abreviaturas que constituyen un techo son:

a) FEW (1-2 octas) y SCT (3-4 octas).

b) BKN (Broken, 5-7 octas) y OVC (Overcast, 8 octas).

c) SKC (Sky Clear) y NCD (No Cloud Detected).

d) SCT (Scattered) y FEW (Pocas).

50. ¿Qué aeronaves tienen la consideración legal de 'Aeronaves de Estado' y, por tanto, el Convenio de Chicago no se les aplica en su totalidad?

a) Aeronaves comerciales de aerolíneas de bandera nacional.

b) Aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

c) Aeronaves de transporte de mercancías peligrosas.

d) Aeronaves en vuelos experimentales de prueba.

51. Una licencia PPL(A) emitida de acuerdo con la Parte-FCL de la EASA (Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea) es válida para volar:

a) Solo en el país emisor de la licencia.

b) En cualquier país del mundo sin restricciones.

c) En aeronaves matriculadas en cualquier Estado miembro de la EASA, en todo el mundo.

d) Únicamente en el espacio aéreo del continente europeo.

52. La 'teoría del queso suizo' de James Reason explica que los accidentes ocurren cuando:

a) Solo falla una persona.

b) El avión es viejo.

c) Se alinean múltiples fallos o 'agujeros' en las diferentes capas de defensa de la organización.

d) Un solo individuo comete un error crítico de juicio en el instante final.

53. Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje, ¿cuál es la altitud mínima que se requiere a un piloto que vuela fuera de las áreas congestionadas?

a) A una altura que permita, si ocurre una falla de motor, no poner en riesgo a personas o propiedades en superficies.

b) Salvo las excepciones de SERA, no menos de 150 m (500 ft) sobre tierra o agua, ni de 150 m sobre el obstáculo más alto dentro de un radio de 150 m de la aeronave.

c) A una altitud de 500 sobre el obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 300 metros.

d) A una altitud constante de 1000 pies sobre la superficie del agua.

54. Calcular la altura de la base de las nubes con los siguientes datos: Temperatura actual 19,5° C, punto de rocío 15° C:

a) 69 m.

b) 562 m.

c) 962 m.

d) 1800 m.

55. La distancia de despegue sobre un obstáculo de 50 pies (TODA) siempre será:

a) Igual al recorrido de despegue en el suelo (TORA).

b) Mayor que la carrera de despegue en el suelo (TORA), ya que incluye la distancia aérea necesaria para ascender hasta los 50 pies.

c) La mitad de la distancia de aterrizaje.

d) Menor que la distancia de aceleración-parada (ASDA).

56. Dados los siguientes datos: viento 220/30, curso verdadero 260°, velocidad verdadera 150 nudos. Determinar el ángulo de corrección de viento, el rumbo verdadero y la GS:

a) 07° derecha – 268° - 120 nudos.

b) 07° izquierda - 268° - 127 nudos.

c) 07° izquierda - 253° - 126 nudos.

d) 10° derecha - 270° - 135 nudos.

57. ¿Por qué la cizalladura (windshear) de baja cota es especialmente peligrosa para la aviación?

a) Porque altera bruscamente la velocidad indicada (IAS) y la senda de planeo cerca del suelo, donde hay poco margen y tiempo para recuperar la aeronave.

b) Porque puede arrancar las puertas del avión.

c) Porque interfiere con las señales del GPS.

d) Porque genera una sobrecarga eléctrica en el panel de instrumentos.

58. Si durante un vuelo el viento de cara aumenta, manteniendo la misma TAS, el piloto observará que:

a) La TAS disminuye.

b) El tiempo estimado hasta el siguiente punto disminuye.

c) La Ground Speed (GS) disminuye y el tiempo necesario para llegar al destino aumenta.

d) La TAS y la GS disminuyen proporcionalmente.

59. Según el Reglamento del Aire (SERA), en un espacio aéreo controlado de Clase C, D o E por debajo de 10.000 pies, la visibilidad mínima de vuelo requerida para VFR es de:

a) 5 kilómetros.

b) 8 kilómetros.

c) 3 kilómetros.

d) 1,5 kilómetros.

60. En el panel de luces de anunciación o advertencia de una aeronave, una luz de color ROJO significa que:

a) Existe un peligro inminente y se requiere acción inmediata por parte del piloto (ej. fuego, baja presión de aceite, caída del alternador).

b) Se requiere atención de precaución, pero no hay peligro inmediato.

c) Un sistema normal está activado de forma segura.

d) Una indicación de estado normal transitorio durante el arranque del motor.

61. El sistema de navegación que utiliza giróscopos y acelerómetros para calcular la posición sin necesidad de señales externas se llama:

a) GPS.

b) INS (Inertial Navigation System).

c) VOR/DME.

d) LORAN-C.

62. Una 'Línea de Turbonada' (Squall Line) se define como:

a) Una banda estrecha de tormentas activas, continuas o casi continuas, que a menudo se desarrolla por delante de un frente frío que avanza rápidamente.

b) Un área circular de tormentas dispersas.

c) La línea de separación entre la troposfera y la estratosfera.

d) Una línea de frentes ocluidos estacionarios.

63. Bajo VFR, a una altitud por debajo de 10.000 pies AMSL, ¿cuál es el requisito mínimo de visibilidad en vuelo en espacios aéreos controlados (Clases C, D y E)?

a) 5 kilómetros.

b) 8 kilómetros.

c) 1.5 kilómetros.

d) 3 kilómetros.

64. ¿Cuál es el procedimiento recomendado al salir del circuito de tránsito local?

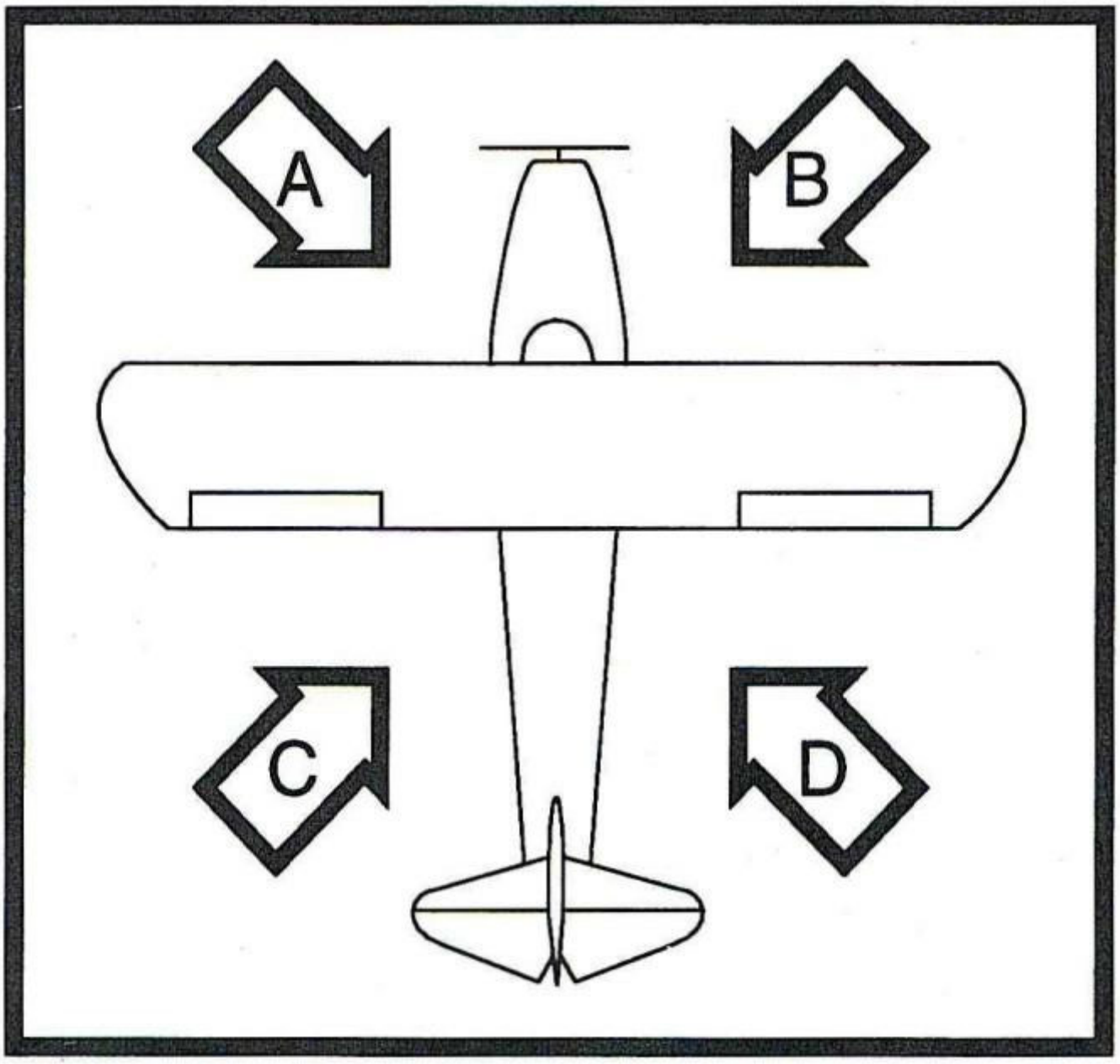
a) Realizar todos los virajes hacia la izquierda.

b) Cumplir cualquier patrón de tráfico establecido con respecto a cualquier aeropuerto.

c) Partir en cualquier dirección, considerando la seguridad luego de cruzar los límites del aeropuerto.

d) Ascender directamente en la vertical del aeropuerto hasta 5000 pies.

65. (Refiérase a la Figura 9, área C) ¿Cómo se deberían mantener los controles de vuelo al rodar un avión con rueda de cola con viento de cola, parcialmente cruzado, de la izquierda?



a) Alerón izquierdo arriba, elevador neutro.
b) Alerón izquierdo abajo, elevador neutro.
c) Alerón izquierdo abajo, elevador abajo.
d) Alerón derecho abajo, elevador arriba.

66. ¿Cuál es el consumo de una aeronave si en 111 minutos de vuelo consume 30 litros de combustible?

a) 19 litros.

b) 16,2 litros.

c) 15,4 litros.

d) 18,5 litros.

67. El límite superior del arco blanco en el velocímetro indica:

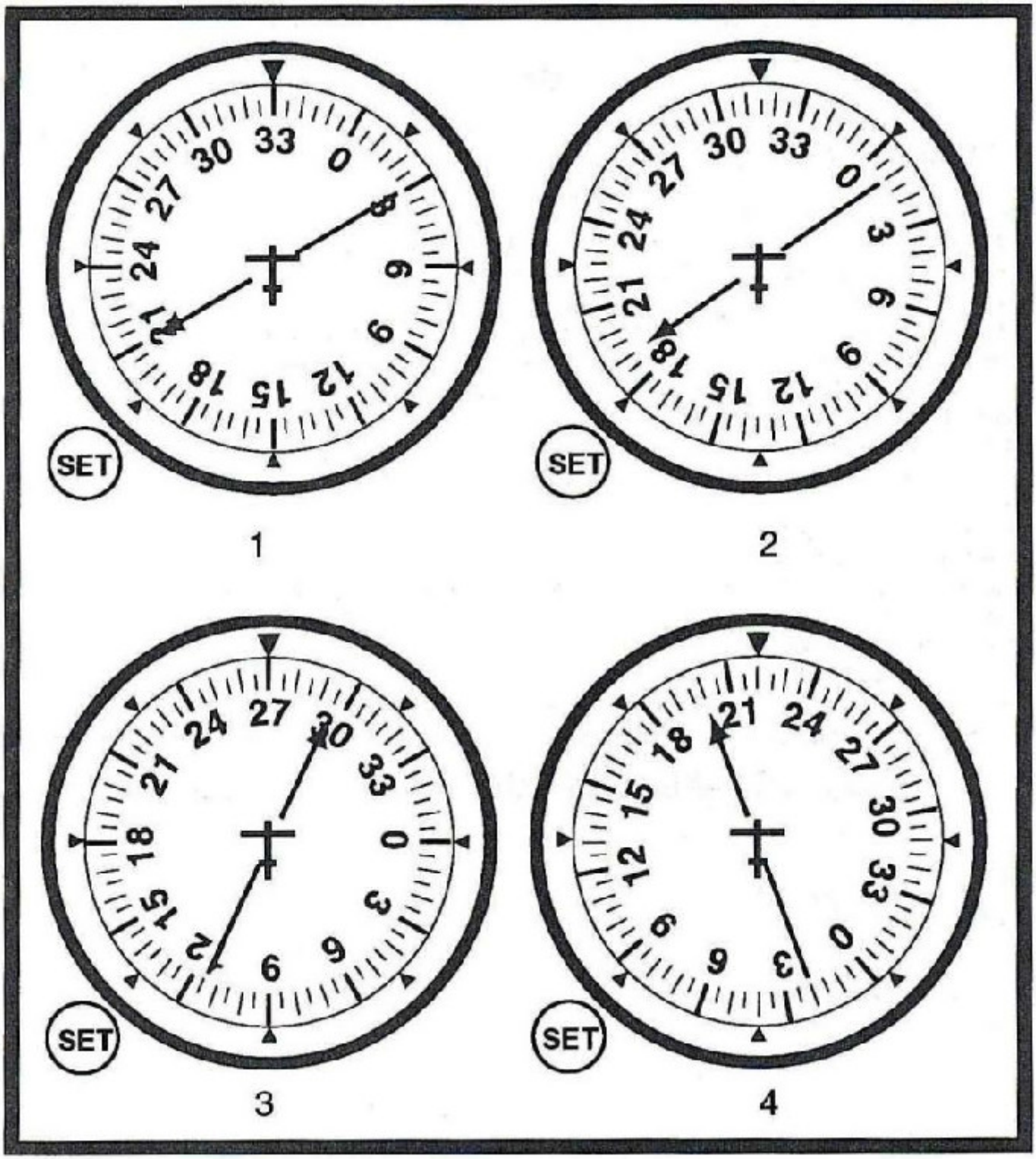
a) La velocidad de mejor planeo.

b) La velocidad máxima a la que se puede volar en turbulencia severa.

c) Vfe, la velocidad máxima para volar con los flaps extendidos.

d) El inicio de la zona de precaución.

68. (Referirse a la Figura 30, ilustración 2) En ausencia de viento, ¿qué rumbo aproximado permite interceptar la marcación magnética 180° hacia la estación?



a) 040°.
b) 160°.
c) 220°.
d) 340°.

69. Los compensadores (trim tabs) son pequeñas aletas ajustables articuladas que se mueven:

a) En la misma dirección que la superficie de control primario.

b) En dirección opuesta a la superficie de control primario, generando una fuerza aerodinámica que mantiene dicha superficie en posición.

c) Solamente mediante motores eléctricos.

d) Automáticamente con los cambios de presión estática exterior.

70. El error de la brújula llamado 'Inmersión Magnética' es más fuerte:

a) Cerca de los polos magnéticos.

b) En el Ecuador.

c) A altitudes superiores a 30.000 pies.

d) En zonas de alta presión ecuatorial.

Simulacro de examen

PPL(A) - Licencia de piloto privado de avión - Procedimientos operacionales

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

¡Compara tus respuestas con la plantilla y calcula tu puntuación!

01: **A**	02: **B**	03: **C**	04: **C**
05: **C**	06: **B**	07: **A**	08: **B**
09: **B**	10: **A**	11: **B**	12: **B**
13: **B**	14: **B**	15: **B**	16: **B**
17: **B**	18: **C**	19: **C**	20: **B**
21: **C**	22: **A**	23: **C**	24: **B**
25: **B**	26: **C**	27: **B**	28: **C**
29: **B**	30: **B**	31: **C**	32: **C**
33: **A**	34: **A**	35: **A**	36: **B**
37: **A**	38: **A**	39: **A**	40: **B**
41: **C**	42: **B**	43: **B**	44: **B**
45: **B**	46: **A**	47: **C**	48: **B**
49: **B**	50: **B**	51: **C**	52: **C**
53: **B**	54: **B**	55: **B**	56: **C**
57: **A**	58: **C**	59: **A**	60: **A**
61: **B**	62: **A**	63: **A**	64: **C**
65: **C**	66: **B**	67: **C**	68: **C**
69: **B**	70: **A**		

Simulacro de examen

PPL(A) - Licencia de piloto privado de avión - Procedimientos operacionales

Quizvds.it

Hoja de respuestas

Usa esta hoja para marcar tus respuestas

01:	02:	03:	04:
05:	06:	07:	08:
09:	10:	11:	12:
13:	14:	15:	16:
17:	18:	19:	20:
21:	22:	23:	24:
25:	26:	27:	28:
29:	30:	31:	32:
33:	34:	35:	36:
37:	38:	39:	40:
41:	42:	43:	44:
45:	46:	47:	48:
49:	50:	51:	52:
53:	54:	55:	56:
57:	58:	59:	60:
61:	62:	63:	64:
65:	66:	67:	68:
69:	70:		