

AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL EL SALVADOR

08-29-2002

Origen: INSTRUCTOR DE VUELO CERTIFICADO AVION/HELICOPTERO

- 2 Si usted se encuentra volando VFR de Usulután hacia Ilopango , con rumbo 300 grados, de las respuestas, cuál es la altitud correcta a volar?
- 1 7500 pies
- X 2 4500 pies**
- 3 La que asigne el ATC
- 3 Si me encuentro realizando un vuelo VFR, hacia el Aeropuerto Ilopango, y la pista en uso es la 15, por dónde deberé de realizar mi circuito de tránsito visual?
- X 1 Por el Este (circuito izquierdo)**
- 2 Por el Oeste (circuito derecho)
- 3 Lo que instruya el ATC
- 6 Al aproximar a un aeropuerto no controlado, qué tipo de maniobra deberá de realizar para aproximar a éste?
- 1 Ninguna porque no es controlado.
- X 2 Ingresar a un circuito de tránsito normal, y verificar la ubicación de posibles tránsitos.**
- 3 Ingresar a un básico derecho.
- 7 Si deseo realizar un vuelo sobre el mar por 45 minutos, debo de llenar un plan de vuelo escrito?
- 1 Solamente si es un vuelo sobre espacio aéreo internacional.
- X 2 Sí, siempre.**
- 3 No, a menos que requiera de vigilancia radar.
- 8 Me encuentro en el Aeropuerto de Ilopango, y deseo realizar un vuelo hacia Puerto Barillas; mi aeronave tiene matrícula extranjera. Debo de llenar un plan de vuelo escrito?
- 1 No, porque lo puedo hacer vía oral con la torre de control.
- 2 No, porque ya hice aduanas y migración.
- X 3 Sí, y solo si tengo autorización de la AAC para hacer vuelos nacionales**
- 9 Si está operando en un aeropuerto controlado, y está rodando por la calle de rodaje hacia la pista en uso, cuándo puede realizar el cambio de frecuencia con la torre de control?
- 1 Cuando lo indique la torre de control.
- X 2 Al llegar al final de la calle de rodaje en las líneas de parada o cuando lo indique la torre de control.**
- 3 Al iniciar el rodaje, una vez autorizado.
- 10 De cuántas TMA's cuenta actualmente El Salvador?
- 1 De 2 TMA
- X 2 De 1 TMA**
- 3 De 3 TMA
- 11 Dentro de cuales radiales del YSV se encuentra la zona de entrenamiento número 2?
- 1 Entre los radiales 270 y 360
- 2 Entre los radiales 180 y 270
- X 3 Entre los radiales 090 y 180**

- 12 Si me encuentro operando en una zona no controlada, por ejemplo sobre Usulután, con qué reglaje altimétrico debo de estar?
- 1 Con el reglaje altimétrico de Ilopango
 - 2 Con el último asignado por el ATC.
 - 3 Con el reglaje estandar, 1013.2 Hp.
- 13 Si existe un NOTAM, notificando del establecimiento de una zona restringida, puedo operar libremente por esta zona?
- 1 Sí, porque es restringida y no prohibida.
 - 2 Solamente a solicitud con el ATC.
 - 3 No, porque está publicada su restricción.
- 14 Nuestros aeródromos locales normalmente operan entre la salida y la puesta del sol, puedo aterrizar después de la hora publicada como la hora de puesta del sol en el AIP?
- 1 Sí, pero antes del crepúsculo civil.
 - 2 No, porque es la hora oficial de cierre de aeródromo.
 - 3 Sí, bajo mi responsabilidad, porque no es controlado.
- 15 Bajo la regulación nacional (RAC), es permitida la operación VFR nocturna?
- 1 No, porque no hay referencias visuales confiables.
 - 2 Sí y bajo coordinación del ATC.
 - 3 Solo con un permiso escrito de Operaciones y del ATC.
- 16 Al aproximar al circuito de tránsito, observo que adelante y a la derecha tengo a una aeronave remolcando un rótulo, quién tiene el derecho de paso?
- 1 Yo, porque soy más rápido y maniobrable.
 - 2 La aeronave que remolca siempre tiene el derecho de paso.
 - 3 El que llegue primero al tramo básico.
- 17 Mi aeronave cuenta con equipo GPS abordo, el cual fue instalado y notificado, de acuerdo a la normativa de la AAC; puedo utilizar el equipo GPS como fuente primaria de navegación?
- 1 Sí, porque cumple con todos los requerimientos de la AAC.
 - 2 No, porque solo se puede usar como fuente suplementaria de navegación.
 - 3 Sí, siempre que lo tenga inscrito como equipo instalado para la aeronave y cumpla con los STC.
- 18 Me encuentro con unos amigos y deseamos salir a dar una vuelta en avión, el único piloto soy yo y tengo licencia privada; puedo cobrarles a mis amigos por el servicio que les voy a proporcionar?
- 1 Sí, porque les estoy brindando un servicio.
 - 2 Sí, siempre que la aeronave que vuele sea comercial.
 - 3 Solamente puedo compartir los gastos.
- 19 La empresa para la que laboro tiene un C206, y desea que vaya de copiloto, aunque el equipo no lo requiere. Puedo apuntar en mi bitácora las horas de vuelo que realizaré?
- 1 Sí, siempre que la aeronave sea propiedad de la empresa.
 - 2 Solamente si yo tengo licencia comercial.
 - 3 No, porque la aeronave no requiere de copiloto.
- 20 Estoy aproximando el Aeropuerto Internacional El Salvador, en un vuelo IFR y me encuentro en contacto

- radar, el controlador me brinda un vector para acercamiento, me pregunta si tengo el aeropuerto a la vista, y digo que sí. Puede el controlador autorizar a que siga con una aproximación visual sin que yo lo pida?
- 1 No, porque solamente el piloto es el que puede iniciar la aproximación visual.
 - X 2** Sí, porque la aproximación puede ser iniciada por el controlador o el piloto.
 - 3 No, porque yo me encuentro en un vuelo IFR.
- 6 001 Un cambio en el comportamiento como resultado de la experiencia puede ser definida como:
- X 1** Aprendizaje
 - 2 Conocimiento
 - 3 Comprensión
- 6 002 El proceso de aprendizaje puede incluir tales elementos como el verbal, conceptual y
- 1 Habitual.
 - 2 Experimental.
 - X 3** Solución de problemas.
- 6 003 Mientras se aprende el material que se está enseñando, los estudiantes pueden estar aprendiendo otras cosas, este aprendizaje adicional se llama:
- 1 Residual
 - 2 Conceptual
 - X 3** Incidental
- 6 004 Los individuos hacen mayor progreso aprendiendo si tienen un objetivo claro. Esta es una característica de la Ley de:
- 1 Primacia
 - X 2** Disposición (Readiness)
 - 3 Voluntad (Willingness)
- 6 005 Proveer oportunidades a los estudiantes para que practique y así dirigir este proceso hacia una meta es la base de la ley de
- X 1** ejercicio.
 - 2 aprendizaje.
 - 3 preparación.
- 6 006 La ley que está basada en la reacción emocional del estudiante es la ley de
- X 1** efecto.
 - 2 primacia.
 - 3 Intensidad.
- 6 007 Las cosas que frecuentemente se repiten son mejor recordadas a causa de cuál de las leyes del aprendizaje?
- 1 Ley del efecto.
 - 2 Ley de la experiencia reciente.
 - X 3** Ley de ejercicio.
- 6 008 Qué ley del aprendizaje implica que un estudiante aprenderá más de la realidad que de un sustituto?
- 1 Ley de efecto.
 - 2 Ley de primacia.
 - X 3** Ley de intensidad.
- 6 009 Cuál ley del aprendizaje determina las posiciones relativas de lecturas dentro del programa del curso?

- 1 Ley de primacía.
 - X** 2 Ley de experiencia reciente.
 - 3 Ley de intensidad.
- 6 010 Cuál ley de aprendizaje a menudo crea una fuerte impresión?
- X** 1 Ley de primacía.
 - 2 Ley de intensidad.
 - 3 Ley de preparación.
- 6 011 Cuál es la base de todo aprendizaje?
- X** 1 Percepción
 - 2 Motivación
 - 3 Auto concepto positivo
- 6 012 Una necesidad básica que afecta todas las percepciones de una persona es la necesidad de
- X** 1 mantener y mejorar el ser organizado.
 - 2 lograr un nivel más alto de satisfacción.
 - 3 Evitar áreas que amenazan el éxito.
- 6 013 La instrucción, por el contrario al método de aprendizaje de prueba y error, se prefiere porque la instrucción competente acelera el proceso de aprendizaje mediante
- 1 La motivación al estudiante hacia un mejor rendimiento.
 - 2 Sólo la enfatización de los puntos importantes del entrenamiento.
 - X** 3 La enseñanza de las relaciones de las percepciones conforme ocurren.
- 6 014 Cuál factor que afecta la percepción tiene una mayor influencia en el proceso total de la percepción?
- X** 1 Concepto de sí mismo.
 - 2 Metas y valores.
 - 3 Tiempo y oportunidad.
- 6 015 Las percepciones resultan cuando la persona
- X** 1 Le da sentido a las sensaciones que experimenta.
 - 2 Es capaz de discernir ítems de información útil.
 - 3 Responde a señales visuales primero, luego a las señales aurales y relaciona estas señales con otras aprendidas anteriormente.
- 6 016 El factor que contribuye más a que un estudiante falle en mantenerse receptivo a nuevas experiencias y que crea una tendencia a rechazar el entrenamiento adicional es
- 1 Necesidades básicas.
 - 2 Elemento de amenaza.
 - X** 3 Concepto negativo de sí mismo.
- 6 017 La agrupación mental de percepciones asociadas (afiliadas) se llama
- X** 1 Discernimiento.
 - 2 Asociación.
 - 3 Conceptualización.
- 6 018 Un instructor puede fomentar el desarrollo de la percepción:
- X** 1 Ayudando al estudiante a adquirir y mantener un auto concepto favorable
 - 2 Recalcando las actividades a aprender
 - 3 Manteniendo el régimen de aprendizaje consistente para que sea predecible

- 6 019 En el proceso de aprendizaje, miedo o el elemento de amenaza, podría:
- 1 Reducir el campo perceptual del estudiante
 - 2 Disminuir el régimen de reacciones asociativas
 - 3 Causar que el estudiante se concentre en diferentes áreas de percepción
- 6 020 Nombre una forma en que el instructor pueda ayudar a un estudiante a desarrollar el discernimiento
- 1 Proveer un ambiente seguro en el cual aprender.
 - 2 Recalcar varios ítems que se deben evitar durante el proceso de aprendizaje.
 - 3 Mantener pequeños bloques de aprendizaje de manera que sean fáciles de entender.
- 6 021 Percepciones, aplicadas al aprendizaje, involucra a la persona con:
- 1 La asociación del aprendizaje con el cambio
 - 2 La agrupación de percepciones asociadas en un todo significativo
 - 3 La habilidad de reconocer la razón para aprender un procedimiento
- 6 022 Cuál de estas frases es verdadera con respecto a las motivaciones?
- 1 Las motivaciones deben ser tangibles para que sean efectivas.
 - 2 Las motivaciones pueden ser muy sutiles y difíciles de identificar.
 - 3 Las motivaciones negativas a veces son tan efectivas como las motivaciones positivas.
- 6 023 Las motivaciones que causan que un estudiante reaccione con miedo y ansiedad son
- 1 Tangibles.
 - 2 Negativas.
 - 3 Difíciles de identificar.
- 6 024 Para que una motivación sea efectiva, los estudiantes deben creer que sus esfuerzos serán recompensados en forma definitiva. Este tipo de motivación es
- 1 Sutil.
 - 2 Negativa.
 - 3 Tangible.
- 6 025 Cuál es generalmente la forma más efectiva que un instructor puede motivar adecuadamente a sus estudiantes?
- 1 Mantener relaciones personales placenteras con los estudiantes.
 - 2 Proveer motivaciones positivas mediante la promesa o concesión de recompensas.
 - 3 Reforzar la confianza de los estudiantes en sí mismos no pidiéndoles realizar tareas fuera de la habilidad que tienen.
- 6 026 Las motivaciones en la forma de reproche y amenazas deben ser evitadas con todos menos con aquel estudiante que
- 1 Es demasiado confiado e impulsivo.
 - 2 Busca ávidamente la aprobación del grupo.
 - 3 Está experimentando una 'meseta en el aprendizaje' (plateau of learning).
- 6 027 Qué nivel de conocimiento es evaluado si se pregunta: “ Cuál es la velocidad de maniobra de una aeronave en el manual del propietario?
- 1 Rutina
 - 2 Aplicación
 - 3 Entendimiento

- 6 028 Durante la porción de vuelo de un examen práctico, el examinador simula una pérdida completa de potencia del motor cerrando acelerador y anunciando 'falla de motor simulada'. Cuál nivel de aprendizaje está siendo evaluado?
- 1 Aplicación.
 - X 2** Correlación.
 - 3 Comprensión.
- 6 029 Cuando se le pregunta a un estudiante que explique cómo el peso bruto afecta la velocidad de maniobra, qué nivel de aprendizaje está siendo evaluado?
- 1 Aplicación
 - 2 Evaluación
 - X 3** Entendimiento
- 6 030 A qué nivel de aprendizaje la mayoría de los instructores dejan de enseñar?
- X 1** Aplicación.
 - 2 Correlación.
 - 3 Comprensión.
- 6 031 La mejor manera de preparar a un estudiante para que realice una tarea es
- 1 Explicarle el propósito de la tarea.
 - X 2** Darle un ejemplo claro, paso a paso.
 - 3 Darle al estudiante una descripción de la tarea.
- 6 032 Una consideración principal cuando se planea el desempeño del estudiante es
- 1 El nivel de motivación del estudiante.
 - 2 El nivel intelectual del estudiante.
 - X 3** La duración de las sesiones de práctica.
- 6 033 Una 'meseta en el aprendizaje' (learning plateau) puede ser definida como
- 1 Un punto en la curva del aprendizaje en la que la destreza de la habilidad retrocede.
 - X 2** La nivelación normal y temporal en la velocidad de aprendizaje de un individuo.
 - 3 Se ha alcanzado el nivel máximo de competencia para un individuo en particular.
- 6 034 De acuerdo a una teoría, se olvidan cosas debido a que se sumerge una experiencia desagradable en el subconsciente. Esto se llama
- 1 Blanqueo
 - 2 Inmersión.
 - X 3** Represión.
- 6 035 Cuando el aprendizaje de cosas similares ensombrece otras experiencias de aprendizaje, se llama
- 1 Supresión.
 - 2 Correlación.
 - X 3** Interferencia.
- 6 036 Cuando una persona tiene dificultades para recordar hechos sucedidos de varios años atrás, se conoce como
- X 1** Desuso.
 - 2 Represión.
 - 3 Poca retención.
- 6 037 Las respuestas que producen un regreso agradable se llaman:

- 1 Recompensa
 - X** 2 Alabanza
 - 3 Retroalimentación positiva
- 6 038 Qué transferencia de aprendizaje ocurre cuando la ejecución de una maniobra interfiere con el aprendizaje de otra maniobra?
- 1 Adverso.
 - 2 Positivo.
 - X** 3 Negativo.
- 6 039 La ejecución de patrones rectangulares ayuda al estudiante a volar patrones de tráfico. Qué tipo de transferencia de aprendizaje es ésta?
- 1 Lateral.
 - X** 2 Positiva.
 - 3 Deliberada.
- 6 040 Para asegurar hábitos adecuados y técnicas correctas durante el entrenamiento, un instructor debe
- X** 1 Utilizar la técnica de construcción en bloques.
 - 2 Repetir las cosas que el estudiante acaba de aprender.
 - 3 Presentar nuevo material estimulante para motivar constantemente al estudiante.
- 6 041 Antes de que un estudiante pueda concentrarse en aprender, cuáles necesidades humanas deberán ser satisfechas?
- 1 Seguridad personal
 - X** 2 Física
 - 3 Protección
- 6 042 Después de que los individuos están físicamente confortables y no tienen miedo por su seguridad, cuáles necesidades humanas se convierten en la principal influencia en su comportamiento?
- X** 1 Social.
 - 2 Física.
 - 3 Egoísta.
- 6 043Cuál de las necesidades humanas del estudiante ofrecen grandes retos al instructor?
- 1 Social
 - 2 Egoísta
 - X** 3 Auto-realización
- 6 044 Cuando un estudiante utiliza excusas para justificar un rendimiento inadecuado, es una indicación del mecanismo de defensa conocido como
- 1 Vuelo.
 - 2 Agresión.
 - X** 3 Racionalización.
- 6 045 A pesar de que los mecanismos de defensa pueden tener un propósito útil, también pueden ser un obstáculo porque
- 1 proveen sentimientos de 'adecuación'.
 - 2 alivian la causa de problemas.
 - X** 3 involucran decepción de sí mismo y distorsión de la realidad.
- 6 046 Cuando un estudiante hace preguntas irrelevantes o rehusa a participar en las actividades en

- clase, esto es generalmente es una indicación del mecanismo de defensa conocido como
- 1 vuelo.
 - X 2** agresión.
 - 3 resignación.
- 6 047 Tomar un vuelo mental o físico es un mecanismo de defensa que los estudiantes utilizan cuando
- X 1** quieren escapar de situaciones frustrantes.
 - 2 no pueden aceptar las verdaderas razones de su comportamiento.
 - 3 Pierden interés durante las etapas avanzadas del entrenamiento.
- 6 048 Cuando los estudiantes utilizan de manera subconsciente el mecanismo de defensa llamado racionalización, ellos
- 1 utilizan excusas para justificar un comportamiento aceptable.
 - X 2** No pueden aceptar las razones reales de su comportamiento.
 - 3 Desarrollan síntomas que les dan excusas para alejarse de la frustración.
- 6 049 Cuando los estudiantes despliegan el mecanismo de defensa llamado agresión, ellos
- 1 se muestran visiblemente enojados, indispuestos e infantiles.
 - X 2** Pueden rehusar ha participar en actividades de clase.
 - 3 tratan de justificar acciones haciendo numerosas preguntas.
- 6 050 Cuando un estudiante se ocupa de 'soñar de día', es el mecanismo de defensa de
- X 1** vuelo.
 - 2 fantasía.
 - 3 Evasión.
- 6 051 Cuando un estudiante se encuentra confundido y perdido en una fase avanzada del entrenamiento después de haber completado la fase temprana sin comprender los fundamentos, el mecanismo de defensa es generalmente en la forma de
- 1 sumisión.
 - X 2** Resignación.
 - 3 Racionalización.
- 6 052 Qué podría causar que los estudiantes se vuelvan frustrados?
- 1 Dándole al estudiante alabanza sin sentido
 - X 2** Diciéndole al estudiante que su trabajo es insatisfactorio sin ninguna explicación
 - 3 Cubriendo los errores del instructor o mintiendo cuando el instructor está en duda
- 6 053 Cuando los estudiantes no son capaces de ver los beneficios o el propósito de una lección, ellos
- X 1** estarán menos motivados.
 - 2 no aprenderán tan rápido.
 - 3 no van a tratar de aumentar sus esfuerzos.
- 6 054 Cuando el instructor mantiene al estudiante informado de los objetivos de una lección y los estándares de cumplimiento, esto minimiza en el estudiante los sentimientos de
- X 1** inseguridad.
 - 2 resignación.
 - 3 Agresividad.
- 6 055 La confianza del estudiante tiende ha ser destruida si los instructores
- X 1** alardean cada vez que tienen duda acerca de algún punto.

- 2 identifican continuamente los errores y fallas de los estudiantes.
 - 3 Dirigen y controlan las acciones y conducta de los estudiantes.
- 6 056 La efectividad de la comunicación entre el instructor y el estudiante se mide por medio de
- 1 grado de dinámica, elementos interrelacionados.
 - X 2 Similaridad entre la idea transmitida y la idea recibida.
 - 3 La relación entre elementos comunicativos y dinámicos.
- 6 057 Para tener éxito, los comunicadores deben hablar o escribir teniendo
- 1 conocimiento técnico.
 - 2 Conocimiento de las ideas presentadas.
 - X 3 Material novedoso y estimulante.
- 6 058 Para comunicarse efectivamente, los instructores deberán
- 1 reconocer el nivel de comprensión.
 - 2 suministrar una atmósfera que inciten preguntas.
 - X 3 Revelar una actitud positiva mientras se está dando el mensaje.
- 6 059 Una comunicación efectiva se da cuando y sólo cuando:
- 1 La información es transmitida y recibida
 - X 2 Los receptores reaccionan con entendimiento y cambian su conducta acordeamente
 - 3 Los receptores tienen la habilidad de cuestionar y comprender ideas que han sido transmitidas
- 6 060 En el proceso de comunicación, el comunicador tendrá más éxito en ganar y retener la atención del receptor
- 1 siendo amigable e informativo.
 - X 2 Utilizando una variedad de enfoques comunicativos.
 - 3 Utilizando una variedad de ayudas audiovisuales en clase.
- 6 061 Por medio de abstracciones en el proceso de comunicación, el comunicador deberá
- 1 producirá ítems específicos de experiencia de las mentes de los receptores.
 - 2 Estar utilizando palabras que se refieren a objetos o ideas que los seres humanos pueden experimentar directamente.
 - X 3 De no evocar en la mente del que lee o escucha los ítems específicos de experiencia que él pretende.
- 6 062 El peligro en utilizar palabras abstractas es que
- 1 suman áreas vastas de experiencia.
 - 2 producen diferentes imágenes en la mente de los receptores.
 - X 3 no evocan ítems específicos en la mente del oyente, que es lo que el comunicador pretende.
- 6 063 Probablemente la barrera más grande para la comunicación efectiva en el proceso de enseñanza es la falta de:
- 1 Respeto al instructor
 - 2 Personalidad armoniosa entre el instructor y el estudiante
 - X 3 Un nivel de experiencia comun entre el instructor y el estudiante
- 6 064 Las palabras del comunicador no pueden comunicar el significado deseado hacia otra persona a menos que
- 1 las palabras tengan referencias significativas.
 - 2 Las palabras den el significado que está en la mente del receptor.
 - X 3 El oyente o el lector haya tenido alguna experiencia con los objetos o conceptos a los cuales las palabras

hacen referencia.

- 6 065 Cuál es la secuencia adecuada en la cual el instructor debe emplear los cuatro pasos básicos en el proceso de enseñanza?
- 1 preparación, presentación, aplicación, y repaso y evaluación.
 - 2 preparación, demostración, práctica y repaso.
 - 3 Explicación, demostración, práctica y evaluación.
- 6 066 Cuál método de presentación es deseable para enseñar una habilidad tal como el planeo de vuelo en ruta?
- 1 Lectura/Aplicación
 - 2 Presentación/Práctico
 - 3 Demostración/Rendimiento
- 6 067 Cuál frase es cierta en cuanto a la evaluación de los estudiantes?
- 1 las evaluaciones propias de los estudiantes sólo pueden ser objetivas.
 - 2 Evaluación del aprendizaje del estudiante debe ser una parte integral de cada lección.
 - 3 Si faltas y deficiencias son reveladas en la presente lección, deben ser corregidas inmediatamente.
- 6 068 En el proceso de la enseñanza , cuál método de presentación es adecuado para presentar el material nuevo, para resumir ideas, y para mostrar la relación entre la teoría y la práctica?
- 1 Método de conferencia
 - 2 Método integrado de instrucción
 - 3 Método de demostración/rendimiento
- 6 069 La evaluación del rendimiento y logro del estudiante durante una lección deberá basarse en:
- 1 Objetivos y metas establecidas en el plan de lección
 - 2 Rendimiento de cada estudiante comparado con un objetivo estándar
 - 3 La habilidad de cada estudiante para hacer una evaluación objetiva de su propio progreso
- 6 070 Para aumentar la aceptación de un estudiante para una instrucción futura, el instructor debería:
- 1 Mantener al estudiante informado del progreso hecho
 - 2 Incentivar continuamente al estudiante para mantener los niveles de motivación
 - 3 Establecer estándares de rendimiento por encima de la habilidad actual del estudiante
- 6 071 La secuencia adecuada para las subpartes de una instrucción es
- 1 atención, motivación y resumen.
 - 2 atención, desarrollo y resumen.
 - 3 Resumen, motivación y conclusión.
- 6 072 Cuando se organiza el material de la lección, cuál paso debe referirse a la cobertura de material de todo el curso?
- 1 resumen.
 - 2 Conclusión.
 - 3 Introducción.
- 6 073 El método de poner en orden el material de la lección de lo simple a lo complejo, de pasado a presente, y de conocido a desconocido,
- 1 crea en el estudiante partidas de patrones de pensamiento.
 - 2 Muestra la relación entre los puntos más importantes de la lección.
 - 3 Requiere que los estudiantes participen activamente en la lección.

- 6 074 Cuando se enseña de lo conocido a lo desconocido, un instructor está usando del estudiante:
- 1 Conocimiento actual de la materia
 - X 2** Experiencias y conocimiento previo
 - 3 Opiniones dadas previamente (válidas e inválidas)
- 6 075 Cuando se desarrolla la lección, el instructor debe organizar las explicaciones y las demostraciones para ayudar al estudiante a
- X 1** lograr el resultado deseado del aprendizaje.
 - 2 adquirir un entendimiento completo del material presentado.
 - 3 Adquirir nuevos conceptos, generalmente progresando de lo conocido a lo desconocido.
- 6 076 El primer paso en la preparación de una conferencia es:
- 1 Investigar sobre la materia
 - 2 Desarrollar las ideas principales o puntos claves
 - X 3** Establecer el objetivo y resultados deseados
- 6 077 Cuál es una frase verdadera con respecto a la conferencia?
- 1 dar la conferencia de una manera improvisada no es recomendada.
 - 2 El instructor recibe retroalimentación directa de los estudiantes que es fácil de interpretar.
 - X 3** El instructor debe desarrollar una percepción aguda para respuestas sutiles y ser capaz de interpretar el significado de estas reacciones.
- 6 078 Durante una conferencia, que le quitará mérito a la dignidad del instructor y se reflejará en la inteligencia del estudiante?
- 1 utilización de lenguaje figurativo.
 - X 2** Errores en gramática y uso de vulgarismos.
 - 3 Usar una jerga pictórica y expresiones familiares.
- 6 079 Cuál es una ventaja de una clase por conferencia?
- X 1** Se aprovecha el tiempo económicamente
 - 2 Excelente cuando se requiere investigación adicional
 - 3 Permite mayor logro en ciertos tipos de resultados de aprendizaje
- 6 080 Un instructor puede inspirar mejor la participación activa de los estudiantes mediante el uso de
- X 1** preguntas.
 - 2 ayudas visuales.
 - 3 Estímulo.
- 6 081 La característica que distingue una conferencia informal es
- 1 el uso de ayudas visuales.
 - X 2** La participación del estudiante.
 - 3 Los requisitos de notas informales.
- 6 082 Cuál método de enseñanza es más económico en términos de tiempo requerido para presentar una cantidad dada de material?
- 1 'briefing'
 - X 2** conferencia.
 - 3 Demostración/rendimiento.
- 6 083 Cuál tipo de pregunta deberá utilizar un instructor para iniciar una discusión dirigida con un grupo

- de estudiantes?
- 1 relevo.
 - X 2** General.
 - 3 Retórica.
- 6 084 Cuál de las siguientes oraciones acerca de la discusión dirigida es verdadera?
- 1 los objetivos de lección se hacen aparente en el nivel de aplicación del aprendizaje.
 - 2 Los estudiantes sin antecedentes en la materia pueden también ser incluidos en la discusión.
 - X 3** A menos que los estudiantes tengan algún conocimiento para intercambiar con los demás, ellos no pueden alcanzar los resultados de aprendizaje deseados.
- 6 085 En una discusión dirigida, el aprendizaje es producido a través
- X 1** del hábil uso de preguntas.
 - 2 del uso de preguntas, cada una conteniendo varias ideas.
 - 3 Del uso de preguntas inversas dirigidas a la clase como un todo.
- 6 086 Cuál de las siguientes preguntas sería la mejor para desarrollar y abrir comentarios en una discusión dirigida, en la materia de fuerza de torción(torque)?
- 1 Afecta el torque al avión?
 - X 2** Cómo afecta el torque al avión?
 - 3 Cuál es el efecto del torque en un avión en un giro?
- 6 087 En una discusión dirigida, las preguntas deberían de comenzar con:
- X 1** Por qué
 - 2 Qué
 - 3 Cuándo
- 6 088 Cuando parece que los estudiantes han discutido las ideas presentadas durante una discusión dirigida, una de las herramientas más valiosas que el instructor puede utilizar es
- 1 una sesión de prueba verbal.
 - 2 Un examen escrito de la materia discutida.
 - X 3** Un resumen intermedio de lo que el estudiante ha realizado.
- 6 089 Cuáles son los pasos esenciales en el método de enseñanza de demostración/ejecución?
- 1 demostración, práctica y evaluación.
 - 2 Demostración, rendimiento del estudiante y evaluación.
 - X 3** Explicación, demostración, rendimiento del estudiante, supervisión del instructor y evaluación.
- 6 090 En el método de demostración/ejecución de instrucción, cuáles dos acciones separadas son llevadas a cabo concurrentemente?
- 1 Explicación y demostración del instructor
 - X 2** Rendimiento del estudiante y supervisión del instructor
 - 3 Explicación del instructor y demostración del estudiante
- 6 092 Cuál de las siguientes es verdadera acerca de la crítica de un instructor sobre el rendimiento de un estudiante:
- 1 La crítica siempre debería ser conducida en privado
 - X 2** Es un paso en el proceso de aprendizaje, no en el proceso de evaluación
 - 3 Comentarios y recomendaciones del instructor deberían de basarse en el rendimiento,de lo que se esperaba

- 6 093 Cuál de las siguientes es verdadera acerca de las críticas de un instructor?
- 1 Los instructores deberían depender en su personalidad para hacer una crítica más aceptable
 - 2 Una crítica comprensiva debería enfatizar los aspectos positivos del desempeño del estudiante
 - X 3** Antes de que un estudiante acepte la crítica de un instructor, debe primero aceptar al instructor
- 6 094 Cuando un instructor critica a un estudiante , siempre debería ser:
- 1 En privado
 - 2 Subjetivo en vez de objetivo
 - X 3** Conducido inmediatamente después de la actuación(performance) del estudiante
- 6 095 La crítica de un instructor acerca del rendimiento de un estudiante debe
- 1 tratar cada aspecto de la ejecución en detalle.
 - 2 Ser privada, de manera que el estudiante no se sienta avergonzado.
 - X 3** proveer dirección y guía para mejorar el rendimiento.
- 6 096 Cuál de las siguientes es correcta acerca de la crítica de un instructor hacia el rendimiento del estudiante?
- 1 “Un cumplido, por el hecho de ser un cumplido, es de valor”
 - X 2** Debería ser constructiva y objetiva
 - 3 Debería tratar cada aspecto del rendimiento o desempeño en detalle
- 6 097 Para ser efectiva, una crítica
- 1 no debe contener observaciones negativas.
 - 2 Debe tratar cada aspecto del rendimiento en detalle.
 - X 3** Debe ser lo suficiente flexible para satisfacer los requisitos del momento.
- 6 098 Cuál es una razón válida para el uso correcto de los quices orales durante una lección?
- X 1** Promueve la participación activa del estudiante
 - 2 Identifica los puntos que requieren de menos énfasis
 - 3 Ayuda al instructor a determinar el nivel general de inteligencia de los estudiantes
- 6 099 El uso apropiado de pruebas cortas orales durante la lección puede tener cuál resultado?
- 1 promueve el uso efectivo del tiempo disponible.
 - X 2** Identifica puntos que necesitan más énfasis.
 - 3 Permite la introducción de nuevo material no cubierto anteriormente.
- 6 100 Un resultado deseado por el instructor al hacer preguntas orales adecuadas es:
- X 1** Revelar la efectividad de los procedimientos de entrenamiento del instructor
 - 2 Cumplir con los requisitos mencionados en los objetivos generales del curso
 - 3 Revelar información esencial mediante la cual el estudiante pueda determinar su progreso
- 6 101 Durante las pruebas orales cortas en una lección dada, las preguntas efectivas deben
- X 1** ser breves y concisas.
 - 2 proveer respuestas que pueden ser expresadas en una variedad de formas.
 - 3 Desviar los pensamientos del estudiante hacia asuntos cubiertos en lecciones anteriores.
- 6 102 Todas las pruebas cortas, como parte del proceso de instrucción, deben tener preguntas que
- 1 incluyan preguntas capciosas, para desarrollar el poder de percepción del estudiante.
 - X 2** Tengan respuestas específicas y que puedan ser evaluadas fácilmente por el instructor.
 - 3 Incluyan preguntas con más de una idea central, para evaluar que tan completamente un estudiante entiende el asunto.

- 6 103 Para que una pregunta sea efectiva en una prueba corta oral durante la conducción de la lección, debe
- 1 ser difícil para ese momento del entrenamiento.
 - 2 Incluir una combinación de dónde, cómo y por qué.
 - 3 Desviar los pensamientos de los estudiantes hacia asuntos cubiertos en otras lecciones.
- 6 104 Para contestar una pregunta de un estudiante, es más importante que el instructor
- 1 entienda claramente la pregunta.
 - 2 tenga un conocimiento completo sobre el asunto.
 - 3 Presente más información complicada para contestar parcialmente la pregunta, si es necesario.
- 6 105 Una prueba escrita tiene validez cuando
- 1 proporciona resultados consistentes.
 - 2 Muestra liberalmente lo que sea que se está midiendo.
 - 3 Mide realmente lo que se supone que tiene que medir y nada más.
- 6 106 Un examen escrito que tiene confiabilidad:
- 1 Produce resultados consistentes
 - 2 Mide pequeñas diferencias en el logro de los estudiantes
 - 3 Mide lo que debe medir, y nada más
- 6 107 Las características de una prueba escrita que mide pequeñas diferencias en los logros de los estudiantes son
- 1 validez.
 - 2 Confiabilidad.
 - 3 Discriminación.
- 6 108 Cuando una prueba escrita muestra discriminación positiva
- 1 cubre varios niveles de dificultad.
 - 2 Distinguirá entre los estudiantes con bajos y altos logros.
 - 3 Incluye unas muestras representativas y comprensivas de los objetivos del curso.
- 6 109 Se dice que una prueba es comprensiva cuando
- 1 incluye todos los niveles de dificultad.
 - 2 Muestra liberalmente lo que sea que se esté midiendo.
 - 3 Mide el conocimiento del mismo tópico en muchas maneras diferentes.
- 6 110Cuál de los siguientes tipos de evaluación crea la mayor probabilidad de adivinar?
- 1 Preguntas de falso-verdadero
 - 2 Preguntas de desarrollo
 - 3 Preguntas de escogencia múltiple
- 6 111Cuál es la mayor desventaja de exámenes con preguntas de desarrollo?
- 1 No se pueden evaluar uniformemente
 - 2 Se pueden contestar fácilmente adivinando
 - 3 Se adaptan fácilmente a análisis estadísticos
- 6 112Cuál es una característica de los ítems del examen de tipo desarrollo?
- 1 son fácilmente adaptables a la prueba de conocimiento de hechos y detalles.
 - 2 Los resultados de la prueba se calificarán igual independientemente del estudiante o calificador.
 - 3 La misma prueba calificada por diferentes instructores probablemente tenga puntajes diferentes.

- 6 113 Una de las ventajas de preguntas de selección por encima de las preguntas de desarrollo es que las de selección:
- 1 Disminuyen la discriminación entre respuestas
 - 2 Se pueden evaluar objetivamente sin importar el estudiante o examinador
 - 3 Impiden comparar estudiantes de un instructor con los de otro instructor
- 6 114 Cuál es una de las mayores dificultades al construir un examen de escogencia múltiple?
- 1 Adaptando los ítems a análisis estadísticos
 - 2 Manteniendo todas las respuestas aproximadamente del mismo largo
 - 3 Inventando distractores que serían atractivas para estudiantes que carecen de conocimiento y entendimiento
- 6 115 Cuál oración es verdadera acerca de ítems de escogencia múltiple que se usan para medir los logros a un nivel más alto de aprendizaje?
- 1 no es ético guiar por mal camino a los estudiantes para que escojan una alternativa incorrecta.
 - 2 Algunas o todas de las alternativas deben ser aceptables, pero sólo una debe ser claramente mejor que las otras.
 - 3 El uso de errores comunes como usar alternativas de distracción para distraer al estudiante de la respuesta correcta es inefectivo e inválido.
- 6 116 Cuál oración es verdadera acerca de ítems de tipo selección múltiple efectivos?
- 1 las palabras o frases negativas no deben ser enfatizadas.
 - 2 Los ítems deben hacer referencia al conocimiento abstracto.
 - 3 Se deben mantener todas las alternativas de un largo aproximadamente igual.
- 6 117 En una prueba escrita, cuáles ítems del examen de selección reduce la posibilidad de adivinar las respuestas correctas?
- 1 Desarrollo.
 - 2 Pareo.
 - 3 Escogencia múltiple.
- 6 118 Cuál tipo de prueba es deseable para evaluar el entrenamiento que involucra la operación, procedimiento, o proceso?
- 1 oral.
 - 2 Rendimiento.
 - 3 Destreza.
- 6 119 Cuál de estas oraciones acerca del uso de ayudas visuales es cierta?
- 1 las ayudas visuales aseguran llamar y mantener la atención de los estudiantes.
 - 2 Las ayudas visuales no deben ser usadas para enfatizar los puntos clave de una lección.
 - 3 Las ayudas visuales no deben ser usadas simplemente para cubrir materia en menos tiempo.
- 6 120 Las ayudas instruccionales usadas en el proceso de enseñanza/aprendizaje deben ser
- 1 auto - apoyadas y no requieren explicación.
 - 2 Compatibles con los resultados de aprendizaje que se quiere tener.
 - 3 Seleccionadas antes de desarrollar y organizar el plan de la lección.
- 6 121 Las ayudas de instrucción que se usan en el proceso de la enseñanza/aprendizaje no se deben de usar:
- 1 Como un apoyo por el instructor
 - 2 Para enseñar más en menos tiempo

- 3 Para visualizar las relaciones entre abstractos
- 6 122 El uso de ayudas instruccionales debe tener su base en su capacidad para apoyar un punto específico en la lección. Cuál es el primer paso en determinar si las ayudas son necesarias y cuándo se deben usar?
- 1 organizar el material con un bosquejo o plan.
 - 2 Determinar cuáles ideas deben ser apoyadas con material instruccional.
- X 3 Establecer claramente los objetivos de la lección, estando claro de qué es lo que se debe comunicar.
- 6 123 Cuál de las siguientes es verdadera con respecto al profesionalismo de un instructor?
- X 1 Cualquier cosa menos que el desempeño sincero destruye la efectividad del instructor profesional
- 2 Para lograr el profesionalismo, las acciones y decisiones se deben limitar a patrones estándares y prácticas
 - 3 Una definición de profesionalismo abarca todas las calificaciones y consideraciones que deben de estar presentes
- 6 124 Un instructor puede mantener un nivel alto de motivación en sus estudiantes:
- X 1 Haciendo de cada lección una experiencia agradable
- 2 Relajando los estándares de rendimiento requeridos durante la primera fase de entrenamiento
 - 3 Continuamente retando al estudiante para cumplir con los objetivos más altos de entrenamiento que se pueden establecer
- 6 125 El desempeño erróneo debido a la confianza excesiva del estudiante debe ser corregida
- X 1 incrementando el standard de desempeño en cada lección.
- 2 elogiando al estudiante sólo cuando el desempeño es perfecto.
 - 3 Haciendo una evaluación fuerte y negativa al final de cada lección.
- 6 126 Qué debería hacer un instructor con un estudiante quien asume que la corrección de errores no es importante?
- 1 Dividir las maniobras complejas de vuelo en elementos
 - 2 Tratar de reducir la sobreconfianza del estudiante y así reducir el chance de un accidente
- X 3 Incrementar el estándar de rendimiento de cada lección, exigiendo un mayor esfuerzo
- 6 127 Cuál oración es cierta acerca de la adquisición de un standard adecuado de desempeño?
- 1 un instructor de vuelo debe dedicarle mayor esfuerzo y dedicación a la evaluación continua del desempeño del estudiante.
 - 2 Los instructores de vuelo pueden afectar una mejora auténtica en la relación estudiante/instructor si no refuerzan estrictamente los estándares.
- X 3 Los instructores de vuelo fallan al dar una instrucción competente cuando le permiten a los estudiantes aprender parcialmente un importante ítem de conocimiento o habilidad.
- 6 128 Cuál de las siguientes es verdadera con respecto a las aproximaciones positivas o negativas en técnicas instructivas de la aviación?
- 1 Un estudiante con habilidades normales no debería de ser afectado por un instructor que enfatice los procedimientos de emergencia al inicio del entrenamiento
- X 2 Una aproximación positiva, para ser efectiva, debería mostrar las características agradables de la aviación antes de discutir las posibilidades desagradables
- 3 La introducción de procedimientos de emergencia antes de que el estudiante esté ambientado con las operaciones normales, no resultará desalentador ni afectará el aprendizaje
- 6 129 Cuál de los siguientes es un ejemplo de un enfoque positivo en la primera lección de vuelo de un estudiante que nunca ha tenido experiencia en la aviación?

- 1 dirigir un prevuelo completo.
 - 2 Un vuelo de ida y vuelta a un aeropuerto cercano.
 - 3 Instruir acerca del cuidado que se debe tener cuando se taxa una aeronave.
- 6 130 Cuando la gente está bajo estrés, normalmente reaccionan
- 1 mostrando una moral excelente seguida de una depresión profunda.
 - 2 Respondiendo rápida y exactamente, muchas veces en forma automática, dentro de su experiencia y entrenamiento.
 - 3 De manera inapropiada, por ejemplo, cooperando en extremo, teniendo un auto control esmerado, riendo o cantando en momentos inapropiados.
- 6 131 Una posible indicación de una reacción anormal al estrés sería
- 1 dudar al actuar.
 - 2 Cooperación excesiva.
 - 3 Evidente falta de auto control.
- 6 132 El instructor puede contrarrestar la ansiedad de un estudiante:
- 1 Tratando los temores del estudiante como si fueran una reacción normal
 - 2 Descontinuo la instrucción de las tareas que causan ansiedad
 - 3 Permitiendo al estudiante decidir cuando esté listo antes de introducir una nueva maniobra
- 6 133 Cuál será una señal de que un estudiante posiblemente está reaccionando anormalmente al estrés?
- 1 aprendizaje lento.
 - 2 Risa o canto en momentos inapropiados.
 - 3 Respuestas automáticas a situaciones dadas.
- 6 134 El método básico de demostración/ejecución consiste en varios pasos en el orden apropiado. Estos son:
- 1 el instructor dice - el estudiante hace; el estudiante dice - el estudiante hace; el estudiante hace - el instructor evalúa.
 - 2 El instructor dice - el instructor hace; el estudiante dice - el instructor hace; el estudiante hace - el instructor evalúa.
 - 3 El instructor dice - el instructor hace; el estudiante dice - el instructor hace; el estudiante dice - el estudiante hace; el estudiante hace - el instructor evalúa.
- 6 135 La instrucción integrada de vuelo tiene muchos beneficios, pero el objetivo principal es
- 1 desarrollar la habilidad del estudiante para volar la aeronave durante IMC inadvertidas.
 - 2 Asegurarse de que el estudiante no se haga demasiado dependiente de los instrumentos durante u vuelo VFR.
 - 3 Ayudar al estudiante a desarrollar patrones de hábito para la observación y confianza en los instrumentos de vuelo.
- 6 136 El objetivo principal de la instrucción integral de vuelo es
- 1 la formación de hábitos de observación y confiabilidad en los instrumentos.
 - 2 la diferencia en la operación de los controles por parte del piloto durante VMC e IMC.
 - 3 Desarrollar el hábito de monitorear ocasionalmente su desempeño y el de la aeronave.
- 6 137 Cuál es un procedimiento aceptable cuando se usa un método integrado instrucción de vuelo?
- 1 uso de periodos alternos y distintos dedicados enteramente al vuelo por instrumentos o al vuelo visual.
 - 2 Antes del primer vuelo, se deben explicar claramente las diferencias en la manipulación de los controles de vuelo para mantener el control de la aeronave cuando se usan condiciones de vuelo por instrumentos simuladas y cuando se usan referencias fuera de la aeronave.

- X 3** Incluir en la primera instrucción acerca de los controles de vuelo, la indicación que se espera, así como las referencias externas usadas para el control de la altitud.
- 6 138 Durante la instrucción de vuelo integrada, el instructor deberá estar seguro de que el estudiante:
- X 1** Desarrolle el hábito de buscar otro tráfico
- 2 Sea capaz de controlar la aeronave por períodos extendidos bajo IMC
- 3 Pueda depender de los instrumentos de vuelo cuando está haciendo maniobras por referencias externas
- 6 139 Aquellos estudiantes que se vuelven impacientes cuando aprenden los elementos básicos de una tarea son aquellos que
- 1 se desaniman menos que los estudiantes no agresivos.
- X 2** Deben llevar el entrenamiento preliminar presentado paso a paso; en cada paso se deben establecer claramente las metas para cada uno.
- 3 Deben ser adelantados al siguiente nivel de aprendizaje.
- 6 140 Cuál es un obstáculo del aprendizaje que presenta el mayor deterioro al aprender habilidades de un piloto, más de lo que generalmente se reconoce?
- 1 Ansiedad
- X 2** Impaciencia
- 3 Incomodidad física
- 6 141 Cuál es la consideración primaria para determinar el largo y frecuencia de los períodos de instrucción de vuelo?
- X 1** Fatiga
- 2 Agudeza mental
- 3 Preparación del instructor
- 6 142 Los estudiantes se vuelven apáticos rápidamente cuando:
- 1 Se enteran que el instructor se está reservando materia
- 2 Entienden los objetivos hacia los cuales se está trabajando
- X 3** Reconocen que el instructor no está preparado adecuadamente
- 6 143 Cuál es una de las formas en que la ansiedad afecta a un estudiante?
- X 1** la ansiedad puede limitar la habilidad del estudiante de aprender de las percepciones.
- 2 la ansiedad puede acelerar el proceso de aprendizaje si está adecuadamente controlada y dirigida por el instructor.
- 3 La ansiedad causa dispersión de la atención del estudiante en un rango tan grande de asuntos, que interfiere con las reacciones normales.
- 6 144 Al planear cualquier actividad instructiva, lo primero que hay que considerar es:
- X 1** La determinación de los objetivos y estándares generales
- 2 Establecer la relación comun entre el instructor y el estudiante
- 3 Identificar los bloques de enseñanza que conforman el objetivo general
- 6 145 Cuál oración es cierta acerca de los bloques de instrucción extraños durante un curso de entrenamiento?
- 1 son usualmente partes necesarias del objetivo total.
- X 2** Le quitan importancia al cumplimiento del objetivo final.
- 3 Ayudan en el logro del objetivo de la lección.
- 6 146 El desarrollo y ensamblaje de los bloques de aprendizaje en su relación apropiada proveerán los medios para

- 1 que tanto el instructor como el estudiante corrijan fácilmente patrones de hábitos erróneos.
 - 2 Se desafíe al estudiante mediante el aumento progresivo de las unidades de aprendizaje.
 - X 3** Permitir que el estudiante domine los segmentos de los requisitos de desempeño como piloto y lo combine con segmentos relacionados.
- 6 147 Cuando se planea una actividad instruccional, el segundo paso es
- 1 desarrollar los planes de lección para cada periodo o unidad de instrucción.
 - X 2** Identificar bloques de aprendizaje que constituyen las partes necesarias del objetivo total.
 - 3 Desarrollar programas de entrenamiento que servirán para conducir el entrenamiento en cada nivel de aprendizaje.
- 6 148 Cada lección del programa de entrenamiento incluye:
- 1 Atención, motivación, y repaso
 - 2 Introducción, desarrollo, y conclusión
 - X 3** Objetivo, contenido, y estándares de terminación
- 6 149 Cuando es imposible conducir una lección calendarizada es preferible para el instructor que
- 1 repase y posiblemente revise el programa de entrenamiento.
 - 2 Proceda a la próxima lección calendarizada, o si no es práctico, cancelar la lección.
 - X 3** Dirigir una lección en la que no se han enseñado durante la lección que ha sido propuesta.
- 6 150Cuál de las siguientes es verdadera con respecto a los planes de la lección?
- 1 Los planes de la lección no se deberían dirigir hacia el objetivo del curso; solo hacia el objetivo de la lección
 - 2 Un perfil mental bien pensado, de una lección, se podría usar en cualquier momento siempre y cuando el instructor esté bien preparado
 - X 3** Los planes de la lección ayudan a los instructores a mantener un chequeo constante de su propia actividad y la de sus estudiantes
- 6 151 Con respecto a las características de una lección bien planeada, cada lección debería de contener:
- X 1** Nuevo material relacionado con la lección previamente presentada
 - 2 Un elemento básico del principio, procedimiento o habilidad apropiada para la lección
 - 3 Toda la información que se necesita para cumplir con el objetivo del programa de entrenamiento
- 6 152Cuál oración es cierta acerca de los planes de la lección?
- 1 los planes de la lección deben tener un formato preestablecido.
 - 2 Los planes de lecciones preparadas según un standard son efectivos para enseñar a todos los estudiantes.
 - X 3** El uso de planes de lección standard puede no ser efectivo para estudiantes que requieren un enfoque diferente.
- 6 153 Si un plan de lección se construye correctamente, suministrará un perfil para:
- 1 Proceder de lo desconocido a lo conocido
 - X 2** El procedimiento de enseñanza para ser usado en un solo período de instrucción
 - 3 Establecer bloques de enseñanza que progresivamente crecen en ámbito
- 6 174 Qué origina el viento?
- 1 Fuerza de Coriolis
 - X 2** Diferencias de presión
 - 3 La rotación de la Tierra

- 6 199 Cuál es una característica del aire estable?
- 1 Excelente visibilidad
 - 2 Visibilidad restringida
 - 3 Precipitación lluviosa
- 6 322 Cuál es la duración de la habilitación de instructor de vuelo?
- 1 Indefinida, al menos de que sea revocada o suspendida.
 - 2 24 meses después del mes en que fue emitida o renovada.
 - 3 Se mantiene vigente, siempre y cuando mantenga su recurrente como piloto y dictamen médico apropiado.
- 6 359 Un aplicante está optando para un permiso de piloto estudiante limitado para helicóptero, se requiere tener al menos cuántos años?
- 1 16 años
 - 2 18 años
 - 3 21 años
- 6 402 En ciertos vuelos de entrenamiento es requerido para el otorgamiento de una licencia, si el instructor es de helicópteros o de aeronaves multimotores, el instructor requiere:
- 1 Dar al menos 200 horas de entrenamiento de vuelo.
 - 2 Dar al menos 25 horas de entrenamiento de vuelo en una marca y modelo de aeronave en particular.
 - 3 Al menos 5 horas de experiencia de piloto al mando en una marca y modelo de aeronave en particular.
- 6 429 Un helicóptero puede ser operado al menos que el mínimo de altitud segura prescrita para otra aeronave si:
- 1 La operación es conducida sin peligro de personas y propiedades
 - 2 A una altitud de al menos 500 pies es mantenida sobre otra mayor área congestionada.
 - 3 Al menos 500 pies es mantenido arriba del obstáculo más alto dentro de un radio de 1,000 pies.
- 6 443 Cuál es el mínimo de combustible requerido para volar bajo VFR en un helicóptero?
Suficiente para volar hacia:
- 1 El primer punto de aterrizaje intentado y para volar después por 20 minutos a una velocidad de crucero normal.
 - 2 El primer punto de aterrizaje intentado y para volar después por 30 minutos a velocidad de crucero normal.
 - 3 El primer punto de aterrizaje intentado y para volar después por 45 minutos a velocidad de crucero normal.
- 6 514 El ángulo entre la cuerda del ala y el eje longitudinal de la aeronave se conoce como
- 1 dihedro.
 - 2 El ángulo de ataque.
 - 3 El ángulo de incidencia.
- 6 515 El ángulo entre la cuerda de un plano aerodinámico y el viento relativo se conoce como el ángulo de
- 1 sustentación.
 - 2 ataque.
 - 3 Incidencia.
- 6 519 Durante un ascenso normal, el ángulo de ascenso depende de
- 1 exceso de empuje.
 - 2 potencia disponible.

- 3 empuje requerido.
- 6 521 El ala de una aeronave está diseñada para producir sustentación como resultado de
- 1 presión negativa de aire por debajo de la superficie del ala y presión positiva de aire sobre la superficie del ala.
 - X 2** Presión positiva de aire por debajo de la superficie del ala y presión negativa de aire sobre la superficie del ala.
 - 3 Un mayor centro de presión sobre la superficie del ala y un menor centro de presión por debajo de la superficie del ala.
- 6 523 Esa porción de la resistencia total de la aeronave creada por la producción de sustentación se llama
- 1 resistencia inducida, y no está afectada por cambios en la velocidad.
 - X 2** Resistencia inducida y es enormemente afectada por cambios en la velocidad.
 - 3 Resistencia parásita y es enormemente afectada por cambios en la velocidad.
- 6 525 Conforme la velocidad disminuye en vuelo nivelado, la resistencia total de una aeronave se vuelve mayor que la resistencia total producida a la velocidad de sustentación/resistencia máxima por
- 1 la disminución en la resistencia inducida.
 - X 2** el aumento en la resistencia inducida.
 - 3 el aumento en la resistencia parásita.
- 6 526 La resistencia, o fricción de piel, debido a la viscosidad del aire cuando pasa a lo largo de la superficie de ala se llama
- 1 resistencia frontal.
 - X 2** Resistencia del perfil al avance
 - 3 Resistencia parásita.
- 6 530 Conforme el ángulo de banqueo es aumentado, la componente vertical de sustentación
- 1 aumenta y el sink rate aumenta.
 - X 2** Disminuye y el sink rate aumenta.
 - 3 Aumenta y el sink rate disminuye.
- 6 531 Cambios en el centro de presión de un ala afectan _____ de la aeronave
- 1 la relación de sustentación a resistencia al avance.
 - 2 La capacidad de sustentación.
 - X 3** el balance aerodinámico y la controlabilidad.
- 6 533 El ángulo de ataque de un ala controla directamente
- 1 El ángulo de incidencia del ala.
 - 2 La cantidad flujo de aire sobre y debajo del ala.
 - X 3** La distribución de presión negativa y positiva actuando en el ala.
- 6 536 El ángulo de ataque crítico al cual una aeronave entra en stall depende
- 1 Del peso bruto.
 - X 2** Del diseño del ala.
 - 3 La actitud y velocidad.
- 6 538 Es posible volar una aeronave justo claro del suelo a una velocidad levemente menor que la requerida para mantener el vuelo nivelado a altas altitudes. Esto es el resultado de
- X 1** la interferencia de la superficie terrestre con los patrones de flujo de aire de la aeronave en vuelo.
 - 2 un efecto de amortiguación del aire cuando es atrapado entre la tierra y la aeronave descendiendo.

- 3 La interferencia de tierra con el sistema de presión estática que produce falsas indicaciones en el indicador de velocidad.
- 6 539 Una aeronave saliendo del efecto de tierra
- 1 experimentará una disminución en empuje requerido.
 - X 2** Experimentará una disminución en la estabilidad y por momentos un cambio de nariz arriba.
 - 3 Requerirá un menor ángulo de ataque para obtener el mismo coeficiente de sustentación.
- 6 542 Si el peso bruto de una aeronave es de 3.250 libras, cuál es la carga actuando en esta aeronave durante un viraje de 60°?
- 1 3.250 libras.
 - 2 5.200 libras.
 - X 3** 6.500 libras.
- 6 543 Una aeronave tiene una velocidad normal de stall de 60 kts pero es forzado a un stall acelerado al doble de esa velocidad. Cuál factor de carga máximo resultará de esta maniobra?
- X 1** 4 G's.
 - 2 2 G's.
 - 3 1 G.
- 6 558 Cuál acción resultará en un stall?
- 1 volar a una velocidad muy baja.
 - 2 Subir la nariz de la aeronave muy alto.
 - X 3** Exceder el ángulo de ataque crítico.
- 6 561 Cuáles características de una aeronave contribuyen a la inestabilidad espiral?
- 1 Débil estabilidad direccional estática y débil efecto de dihedro.
 - X 2** Fuerte estabilidad direccional estática y débil efecto de dihedro.
 - 3 Débil estabilidad direccional estática y fuerte efecto de dihedro.
- 6 566 La calidad que le permite a una aeronave ser operada fácilmente y soportar esfuerzos impuestos sobre ella es
- 1 estabilidad.
 - X 2** Maniobrabilidad.
 - 3 controlabilidad.
- 6 567 La capacidad de una aeronave a responder a las entradas del piloto, especialmente con respecto a la trayectoria de vuelo y actitud, es
- 1 respuesta.
 - X 2** controlabilidad.
 - 3 Maniobrabilidad.
- 6 568 Si la nariz de una aeronave permanece en la nueva posición después de que el control del elevador ha sido presionado hacia adelante y liberado, la aeronave exhibe
- X 1** estabilidad estática neutra.
 - 2 estabilidad estática negativa.
 - 3 Estabilidad estática positiva.
- 6 570 Si una aeronave tiene estabilidad dinámica negativa y estabilidad estática positiva, esto resultará en
- 1 oscilaciones no amortiguadas.
 - X 2** Oscilaciones divergentes.

- 3 Oscilaciones convergentes.
- 6 572 Cuál forma alar subsónica provee el mejor coeficiente de sustentación?
- 1 ala trapezoidal.
 - X 2** Ala elíptica.
 - 3 Ala rectangular.
- 6 575 El propósito del ángulo dihedral del ala de una aeronave es
- X 1** aumentar la estabilidad lateral.
 - 2 aumentar la estabilidad longitudinal.
 - 3 Aumentar el coeficiente de sustentación del ala.
- 6 587 Como un resultado de la precesión giroscópica, se puede decir que cualquier
- 1 cabeceo alrededor del eje lateral resulta en un momento de balanceo.
 - X 2** Guiñando alrededor del eje vertical resulta en un momento de cabeceo.
 - 3 Cabeceo alrededor del eje longitudinal resulta en un momento de guiñada.
- 6 595 En un aeroplano multimotor con motores que rotan en sentido de las manecillas del reloj, el motor crítico es el:
- 1 Motor izquierdo, porque el centro de empuje del motor derecho esta más cerca del eje de simetría del fuselaje.
 - 2 Motor derecho, porque el centro de empuje del motor izquierdo está más cerca del eje de simetría del fuselaje.
 - X 3** Motor izquierdo, porque el centro de empuje del motor derecho está más lejos del eje de simetría del fuselaje.
- 6 597 Cuando el ángulo de ataque de un plano aerodinámico simétrico es aumentado, el centro de presión podría:
- 1 Mantenerse sin efecto.
 - X 2** Tener un pequeño movimiento.
 - 3 Moverse atrás a lo largo del plano aerodinámico.
- 6 598 El ángulo de inclinación de la pala del rotor es el ángulo agudo entre la línea de la cuerda de la pala y el:
- 1 Ángulo de ataque
 - X 2** Autogiro de rotación
 - 3 Dirección del viento relativo
- 6 599 En vuelo, si usted aplica presión de control cíclico que resulta en una disminución en el ángulo de inclinación de las palas del rotor a una posición aproximadamente 90 grados a su izquierda, el disco de rotor se moverá:
- X 1** Hacia atrás
 - 2 Hacia la izquierda
 - 3 Hacia la derecha
- 6 600 La diferencia de sustentación que existe entre el avance de pala y retraso de las palas del rotor principal es conocido como:
- X 1** Sustentación traslacional.
 - 2 Desimetría de levantamiento.
 - 3 Tendencia traslacional
- 6 601 El batimento de la pala del rotor; esta acción es:

- 1 Una reacción indeseable de cambios de velocidad y ángulo de ataque de pala.
 - 2 Una reacción aerodinámica en vuelo de alta velocidad y que no puede ser controlada por el piloto.
 - X 3 Una característica de diseño, permitiendo cambios continuos en el ángulo de ataque de la pala del rotor, compensando la desimetría de levantamiento.
- 6 602 La combinación de sustentación y la fuerza centrífuga produce:
- X 1 Conicidad
 - 2 Aleteo
 - 3 Efecto de Coriolis
- 6 604 La velocidad hacia adelante de un helicóptero se restringe primordialmente por:
- X 1 La desimetría de sustentación
 - 2 El efecto del flujo transversal
 - 3 Vibraciones de alta frecuencia
- 6 605 Que es la desimetría de levantamiento?
- X 1 La diferencia de sustentación que existe entre la mitad de la pala que avanza y la mitad de la pala que retrocede del área del disco.
 - 2 La diferencia de sustentación que existe entre la parte trasera y la parte delantera de el disco del rotor durante un vuelo delantero.
 - 3 Un termino usado para diferenciar entre la corriente de aire descendente atravez del rotor en potencia de vuelo y la ascendente atravez del rotor en vuelo autorrotativo.
- 6 606 Durante un vuelo de crucero con velocidad y altitud constante, las palas del rotor individualmente, cuando son comparadas una con otra, estan operando a:
- 1 Diferente velocidad, iguales ángulos de ataque, y momentos desiguales de sustentación.
 - X 2 Diferente velocidad, diferentes ángulos de ataque y momentos iguales de sustentación.
 - 3 Velocidad constante, diferentes ángulos de ataque y momentos desiguales de sustentación.
- 6 607 En un vuelo delantero y con el paso de pala de ángulo constante, el aumento de sustentación sobre la pala que avanza podría ser causa de:
- X 1 Flapeo arriba, causando una disminución en el ángulo de ataque.
 - 2 Flapeo arriba, causando un aumento en el ángulo de ataque .
 - 3 Flapeo abajo, causando una disminución en el ángulo de ataque.
- 6 609 En ciertos helicópteros monomotores, el mastil es montado un poco fuera de la posición vertical aproximadamente 1°, esta ligera desviación vertical es primordialmente para el proposito de contrarrestar:
- 1 La guiñada.
 - X 2 Deriva
 - 3 Torque.
- 6 611 La tendencia de un helicóptero a desviarse en la dirección de empuje del rotor de cola durante un vuelo estacionario es llamado:
- 1 Fuerza de coriolis.
 - X 2 Tendencia translacional.
 - 3 Efecto de flujo transversal.
- 6 612 Cuando un helicóptero experimenta una tendencia traslacional, este:
- X 1 Se mueve en dirección del empuje del rotor de cola
 - 2 Aumenta la eficiencia del rotor cuando el aire sobre el sistema del rotor alcanza aproximadamente 15

- nudos.
- 3 Tiende a hundirse ligeramente hacia la derecha cuando el helicoptero se acerca aproximadamente a 15 nudos en el despegue.
- 6 613 Muchos helicopteros tienden a derivarse a la derecha cuando se esta en vuelo estacionario ¿ Que es lo mejor para contrarrestar esto?
- X 1 El mastil es montado ligeramente hacia la izquierda.
- 2 La dirección del empuje del rotor de cola puede ser cambiado para usar los pedales anti-torque.
- 3 El sistema de paso ciclico es puesto adelante y solo con presección giroscopica, esta tendencia es corregida.
- 6 616 Cuando un helicoptero en transición de vuelo recto y nivelado a un banqueo de 30° mientras se esta manteniendo una altitud constante, la fuerza de levantamiento total debe:
- 1 Aumentar, y el factor de carga podrá disminuir.
- X 2 Aumentar , y el factor de carga podrá aumentar.
- 3 Mantenerse constante, y el factor de carga podrá aumentarse
- 6 617 Puede el rotor de cola producir empuje hacia la izquierda?
- 1 No; solo se puede producir empuje a la derecha, causando movimiento de cola a la izquierda
- 2 Sí; principalmente para que los virajes en vuelo estacionario se puedan realizar a la derecha
- X 3 Sí; principalmente para contrarrestar la resistencia de la transmisión durante la autorrotación
- 6 619 El VNE de un helicoptero es limitado por:
- 1 El momento de torsión centrifugo de las palas del rotor.
- X 2 Controlabilidad lateral o stall de pala trasera.
- 3 Disponibilidad de caballos de fuerza de una máquina el cuál puede ser convertida a torque.
- 6 641 Temperaturas excesivamente altas del motor, ya sea en vuelo o en tierra,
- 1 aumentará el consumo de combustible y pueden aumentar la potencia debido al incremento de calor.
- 2 Resultará en un daño a las mangueras de conducción térmica y en el torcimiento de los ventiladores de enfriamiento del cilindro.
- X 3 Causará una pérdida de potencia, consumo excesivo de aceite y posible daño interno permanente del motor.
- 6 642 Si la temperatura de aceite y los indicadores de temperatura de cabezas de cilindro han excedido el rango de operación normal, usted puede haber estado
- 1 operando con ajuste de mezcla demasiado rica.
- 2 Usando combustible que tiene un octanaje más alto que el especificado.
- X 3 Operando con demasiada potencia y con un ajuste de mezcla demasiado pobre.
- 6 643 Para purgar adecuadamente el agua del sistema de combustible de una aeronave equipada con colector en los tanques de combustible y un filtro de drenado rápido, es necesario drenar el combustible del
- 1 drenaje del filtro de combustible.
- 2 Punto más bajo en el sistema de combustible.
- X 3 Drenaje del filtro de combustible y los colectores de los tanques de combustible.
- 6 644 Si el grado de combustible usado en una aeronave es de octanaje menor al especificado, esto puede causar
- X 1 detonación.
- 2 temperaturas bajas de cabeza de cilindros.
- 3 Una disminución en la potencia que podría sobre fatigar los componentes internos del motor.

- 6 645 Cuál es la razón principal de los respiraderos del tanque estén abiertos? Para permitir
- X 1 presión de aire adecuada dentro de los tanques para mantener un flujo de combustible estable.
 - 2 que el exceso de combustible drene fuera de borda cuando el calor expande el volumen de combustible dentro de los tanques.
 - 3 Que los vapores de combustible escapen de los tanques, eliminando la posibilidad de que los tanques exploten.
- 6 646 Cuál oración es cierta acerca de la sedimentación en las bujías en el motor de una aeronave?
- X 1 la sedimentación en las bujías es el resultado de operar con una mezcla excesivamente rica.
 - 2 la sedimentación de carbón en las bujías es causada principalmente por operar un motor a excesivas temperaturas de cabeza de cilindros.
 - 3 Calor excesivo en la cámara de combustión de un cilindro causa que se forme aceite en electrodo central de la bujía y esto la sedimenta.
- 6 647 Cuando se está reabasteciendo la aeronave, cuál precaución será la adecuada para eliminar el peligro potencial de electricidad estática?
- 1 asegurarse de que la batería y el switch de ignición están apagados.
 - 2 Conectar un cable de tierra del camión de combustible al suelo.
 - X 3 Conectar un cable de tierra entre la aeronave, camión de combustible, inyector de combustible y tierra.
- 6 652 La relación de aire/combustible es la relación entre el
- 1 Volumen de combustible y el volumen de aire entrando al cilindro.
 - X 2 Peso del combustible y el peso del aire entrando al cilindro.
 - 3 Peso del combustible y peso del aire entrando al carburador.
- 6 656 El principio de operación de un carburador de tipo flotador es basado en
- 1 la medición del flujo de combustible en el sistema de inducción.
 - 2 La diferencia de presión de aire en el cuello del venturi y la válvula del acelerador.
 - X 3 El aumento en la velocidad del aire en la garganta del venturi causando una disminución en la presión de aire.
- 6 657 Una ventaja de los sistemas inyectados de combustible sobre el sistema de carburador es
- 1 más fácil un arranque caliente.
 - X 2 Mejor la distribución de combustible a los cilindros.
 - 3 Menos difícil las bolsas de vapor en clima caliente durante las operaciones en tierra.
- 6 658 La presencia de hielo en un carburador en una aeronave equipada con hélice de paso fijo puede verificarse aplicando aire caliente del carburador y notando
- 1 una disminución de RPM y luego una indicación constante de RPM.
 - X 2 Una disminución de RPM y luego un aumento gradual de RPM.
 - 3 Un aumento en RPM y luego una disminución gradual de RPM.
- 6 663 Secar un tanque de combustible antes de cambiar tanques no es una buena práctica porque
- 1 cualquier materia ajena en el tanque será bombeada en el sistema de combustible.
 - 2 La bomba de combustible impulsada por el motor es lubricada por el combustible y operando con un tanque seco puede causar una falla de la bomba.
 - X 3 La bomba de combustible impulsada por el motor o la bomba eléctrica reforzadora de combustible tira aire al sistema de combustible y causa una bolsa de vapor.
- 6 667 Durante cuál carrera de un motor recíproco se expande la mezcla gaseosa dentro del cilindro?

- 1 potencia.
2 admisión.
3 Compresión.
- 6 668 Con respecto a las ventajas del generador o alternador de una aeronave, seleccione la frase correcta.
1 un generador siempre suministra más corriente eléctrica que un alternador.
 2 Un alternador suministra más poder eléctrico a bajas RPM de motor que un generador.
3 Un generador carga la batería durante bajas RPM de motor; por lo tanto, la batería tiene menos oportunidad de descargarse completamente, como casi siempre ocurre con un alternador.
- 6 671 En el Hemisferio Norte, si una aeronave es acelerada o desacelerada, el compás magnético dará una indicación generalmente
1 De un viraje momentáneo, con cambios en la velocidad en cualquier rumbo.
2 De un viraje hacia el sur mientras está acelerando en un rumbo oeste.
 3 Correcta cuando se tiene un rumbo norte o sur ya sea mientras está acelerando o desacelerando.
- 6 676 Qué instrumento será afectado por una excesiva baja presión en el sistema de vacío de la aeronave?
 1 indicador de rumbo.
2 indicador de velocidad.
3 Altimetro de presión.
- 6 677 Los errores en los sistemas pitot - estáticos son generalmente los mayores en cuál rango de velocidad?
 1 baja velocidad.
2 alta velocidad.
3 Velocidad de maniobra.
- 6 678 Durante stalls sin motor con los flaps totalmente abajo, el stall ocurre y el puntero en el indicador de velocidad muestra una velocidad menor al límite del arco blanco en el indicador. Esto es probable debido a
1 una altitud densidad baja.
2 Un malfuncionamiento en el sistema pitot - estático.
 3 Un error de instalación del sistema pitot - estática.
- 6 679 Si un tubo pitot está obstruido, cuál instrumento será afectado?
1 altímetro.
 2 Indicador de velocidad.
3 Indicador de velocidad vertical.
- 6 682 Un posible resultado de usar la fuente de emergencia de las tomas de presión estática dentro de la cabina de una aeronave despresurizada es que
1 el indicador de velocidad puede indicar menos de lo normal.
2 El altímetro puede indicar una altitud de vuelo más baja que la actual.
 3 El altímetro puede indicar una altitud de vuelo más alta que la normal.
- 6 683 Antes de arrancar un motor, el indicador del manifold de presión indica aproximadamente 29'Hg. Esto porque
1 El puntero en el indicador está atascado en la indicación de potencia total.
2 El acelerador está cerrado, atrapando una alta presión de aire en el manifold.
 3 La presión dentro del manifold es la misma que la presión atmosférica.
- 6 684 Qué fuente de energía es usada para impulsar la turbina de una aeronave turbocargada?

- 1 sistema de ignición.
 - 2 Compresor de motor.
 - X** 3 Gases de escape del motor.
- 6 685 Qué es la ventaja principal de una hélice de velocidad constante?
- 1 mantener una velocidad específica de motor.
 - X** 2 Obtener un ajuste de paso que sea adecuado para cada situación de vuelo y ajuste de potencia.
 - 3 Obtener y mantener un ángulo seleccionado de pitch sin importar la situación de vuelo o ajuste de potencia.
- 6 692 Qué tipo de flaps crean el menos cambio en la actitud de cabeceo?
- X** 1 divididos.
 - 2 Fowler.
 - 3 Ranurados.
- 6 694 Durante la transición de pre-rotación a vuelo, todas las palas de rotor cambian de inclinación:
- 1 Simultáneamente al mismo ángulo de incidencia
 - X** 2 Simultáneamente pero a diferentes ángulos de incidencia
 - 3 Al mismo grado en el mismo punto en el ciclo de rotación
- 6 696 Las palas del rotor principal de un sistema de rotor totalmente articulado puede:
- 1 Aleteo y paso colectivo.
 - X** 2 Aleteo, Arrastre y perfilamiento independiente.
 - 3 Aleteo, arrastre independiente, pero solamente puede perfilar colectivamente.
- 6 697 Cual es el proposito primordial de la unidad de rueda libre?
- 1 Permite que el motor pueda ser encendido sin ser activado el sistema del rotor principal.
 - X** 2 Este permite desacoplar de el motor hacia el sistema del rotor principal para propósitos de autorotación
 - 3 Este produce una reducción de la velocidad entre el motor, sistema de rotor principal, y sistema de rotor de cola.
- 6 698 Cúal es el proposito primario de el cluth?
- X** 1 Este permite que el motor sea encendido sin hacer funcionar el sistema de rotor principal.
 - 2 Este permite desacoplar de el motor hacia el rotor principal para propósitos de autorotación.
 - 3 Este transmite potencia al motor hacia el rotor principal , rotor de cola, generador/alternador, y otros accesorios.
- 6 701 En muchos helicopteros, cuál es una causa que en vuelo entre en vibraciones de mediana frecuencia?
- 1 Sistema de control fuera de ajuste.
 - X** 2 Ajuste inapropiado del rotor de cola.
 - 3 Bearing defectuosos en el rotor principal.
- 6 702 Una vibración de alta frecuencia que ocurre de repente en vuelo podría ser una indicación de:
- X** 1 Una transmisión defectuosa
 - 2 Un sistema de ignición defectuoso
 - 3 Una unidad de rodamiento libre defectuosa
- 6 703 Una vibración de alta frecuencia en vuelko es una indicación de un problema potencial en el:
- 1 Sistema de rotor principal.
 - X** 2 El motor en muchos helicopteros.
 - 3 El rotor de cola debio ser ajustado indebidamente.

- 6 704 Cuando se esta operando un helicoptero en condiciones favorables para formación de hielo en el carburador, el control de calefacción al carburador debería ser:
- 1 Ajustado de modo que el marcador de temperatura del aire al carburador este indicando en el arco verde.
 - 2 ON cuando practicando maniobras sin potencia como en las autorrotaciones, pero en OFF en todas las demas.
 - 3 OFF durante despegues, aproximaciones, y aterrizajes; en otros casos, ajustado para mantener la temperatura del aire al carburador en el arco verde
- 6 705 Una falla en el sistema eléctrico (alternador y batería) ocurre durante el vuelo. En este caso, usted puede
- 1 experimentar una falla en el equipo de aviónica.
 - 2 probablemente experimentar una falla del sistema de ignición, del indicador de combustible, del sistema de iluminación de la aeronave y equipo de aviónica.
 - 3 Probablemente experimentar una falla de motor debido a la pérdida de una bomba de combustible impulsada por el motor y también experimenta falla del equipo de radio, luces y todos los instrumentos que requieren corriente alterna.
- 6 706 La cantidad de agua absorbida en los combustibles de aviación:
- 1 Permanece igual sin importar los cambios de temperatura
 - 2 Se incrementa conforme incrementa la temperatura del combustible
 - 3 Se incrementa conforme disminuye la temperatura del combustible
- 6 707 Cuáles precauciones se deberán tomar con respecto al sistema de oxígeno?
- 1 asegurarse que sólo oxígeno médico ha sido usado para rellenar los contenedores de oxígeno.
 - 2 Prohibir el fumado mientras que se esté en una aeronave equipada con un sistema de oxígeno portátil.
 - 3 Asegurarse que el oxígeno industrial no ha sido utilizado para rellenar el sistema.
- 6 708 Qué tipo de sistema de oxígeno es más comúnmente encontrado en aeronaves de aviación general?
- 1 demanda.
 - 2 Flujo continuo.
 - 3 Demanda a presión.
- 6 712 Si ambos, la entrada de aire de presión dinámica y el agujero de desagüe del sistema pitot están obstruidos, que indicación de velocidad se puede esperar?
- 1 una disminución de la velocidad indicada durante el ascenso.
 - 2 Velocidad indicada de cero hasta que la obstrucción es removida.
 - 3 Ninguna variación de la velocidad indicada en vuelo nivelado aunque grandes cambios de potencia son hechos.
- 6 740 Cuál es una limitación de velocidad importante que no está identificada por color en el indicador de velocidad?
- 1 velocidad de maniobra.
 - 2 velocidad de nunca exceder.
 - 3 Velocidad máxima de flaps extendidos.
- 6 744 La altitud densidad aumenta con
- 1 un aumento en la temperatura solamente.
 - 2 Un aumento de presión, temperatura y contenido humedad en el aire.
 - 3 Un aumento en temperatura y contenido de humedad en el aire, y una disminución en la presión.

- 6 746 Cuál oración es cierta acerca del rendimiento del despegue con condiciones altas de altitud densidad?
- 1 el régimen de aceleración aumentará puesto que el aire más ligero crea menos resistencia.
 - X 2** El régimen de aceleración es más lento porque la eficiencia del motor y hélice es reducida.
 - 3 Una velocidad indicada mayor que la normal es requerida para producir suficiente sustentación ya que el aire es menos denso.
- 6 749 Qué efecto tiene una pista con gradiente positiva sobre el rendimiento del despegue?
- 1 disminución en la velocidad de despegue.
 - X 2** Aumento en la distancia del despegue.
 - 3 Disminución de la distancia de despegue.
- 6 786 Basándose en esta información, el CG estará ubicado que tan atrás del datum?
- Peso D 160 lbs a 45' detrás del datum
 Peso E 170 lbs a 145' detrás del datum
 Peso F 105 lbs a 185' detrás del datum
- 1 86.0 pulgadas.
 - X 2** 117.8 pulgadas.
 - 3 125.0 pulgadas.
- 6 791 Cuánto peso más puede ser agregado en la Estación 120 sin excederse del límite trasero del CG?
- Aeronave 9,500 lbs
 Ubicación del CG estación 90.0
 Límite trasero del CG estación 90.5
- 1 61.0 libras.
 - 2 110.5 libras.
 - X 3** 161.0 libras.
- 6 797 Pueden 100 lbs de peso ser movidas de la estación 130.0 a la estación 30.0 sin exceder el límite delantero del CG?
- Peso total 2,800 lbs
 Ubicación del CG estación 120.0
 Límite delantero estación 117.0
- 1 no; el nuevo CG estará ubicado en la estación 116.89.
 - X 2** no; el nuevo CG estará ubicado en la estación 116.42.
 - 3 si; el nuevo CG estará ubicado en la estación 117.89.
- 6 802 Si la rueda de nariz de una aeronave se mueve hacia atrás durante la retracción del tren, como afecta este momento trasero la ubicación del CG de esa aeronave?
- X 1** causa que la ubicación del CG se mueva hacia atrás.
 - 2 No tiene efecto en la ubicación del CG.
 - 3 Causa que la ubicación del CG se mueva hacia adelante.
- 6 804 El centro de gravedad de una aeronave es calculado a lo largo del
- 1 eje lateral.
 - 2 Eje vertical.
 - X 3** Eje longitudinal.
- 6 805 El centro de gravedad de una aeronave puede ser determinada
- 1 dividiendo el total de los brazos por el total de los momentos.

- X 2** Dividiendo el total de los momentos por el peso total.
 3 Multiplicando el total de los brazos por el peso total.
- 6 806 Cuál característica de una barrena no es una característica de una espiral pronunciada?
X 1 Ala en stall.
 2 Alto régimen de rotación.
 3 Pérdida rápida de altitud.
- 6 814 La distancia de planeo máxima de una aeronave se obtiene cuando
 1 la resistencia parásita es menor.
X 2 La resistencia inducida y resistencia parásita son iguales.
 3 La resistencia inducida iguala al coeficiente de sustentación.
- 6 815 Cómo afecta un aumento en el peso la distancia de despegue de una aeronave?
 1 La aeronave acelerará más despacio con la misma aplicación de potencia, pero la misma velocidad es requerida para generar la sustentación necesaria para el despegue.
X 2 La aeronave acelerará más despacio con la misma aplicación de potencia y una mayor velocidad es requerida para generar la sustentación necesaria para el despegue.
 3 Cada aeronave tiene el mismo factor de aceleración con la misma aplicación de potencia, pero una mayor velocidad es necesaria para sobrellevar el aumento del efecto de tierra.
- 6 816 Una aeronave es cargada con el CG más atrás del límite trasero. Qué efecto tendrá esto en la controlabilidad?
X 1 la recuperación del stall y la barrena pueden ser difíciles o imposibles.
 2 Un stall puede ocurrir a una velocidad más baja, pero la recuperación será más fácil por la disminución en la carga alar.
 3 Un stall puede ocurrir a una velocidad indicada mayor debido al DOWNLOADING en el elevador.
- 6 817 La velocidad de stall de una aeronave estará lo más alto cuando la aeronave es cargada con un
 1 alto peso bruto y un CG trasero.
 2 Bajo peso bruto y un CG delantero.
X 3 Alto peso bruto y un CG delantero.
- 6 824 Bajo qué condición es el CG delantero más crítico?
 1 en el despegue.
X 2 En el aterrizaje.
 3 Cuando se está en una actitud inusual.
- 6 826 Cuál es el efecto del centro de gravedad en las características de una barrena en una aeronave?
X 1 una barrena plana se puede desarrollar si el CG está muy atrás.
 2 Si el CG está muy adelante, la entrada en barrena será muy difícil.
 3 Si el CG está muy atrás, las barrenas pueden tornarse en espirales de alta velocidad.
- 6 828 Mientras se vuela estacionario inmediatamente después del despegue, una excesiva cantidad de cíclico delantero es requerido para mantener la posición deseada sobre el terreno. Si el vuelo es continuado esta situación podría ser:
 1 Agravado si el tanque de combustible está localizado atrás del C.G.
 2 Poco probable e indiferente de la localización de el tanque de combustible.
X 3 Agravado si el tanque de combustible está localizado delante de el C.G.
- 6 829 Un helicóptero es cargado a manera tal que el C.G. es localizado después de el límite del C.G. trasero

permisible ¿Cuál frase es cierta con respecto a esta condición peligrosa?

- 1 En caso de una auto rotación, suficiente control ciclico trasero puede no estar disponible para un flare apropiado.
 - 2 Esta situación fuera de balance puede ser facilmente reconocido cuando se hace vuelo estacionario con viento de frente fuerte.
 - X 3** Debe el helicoptero subir la nariz debido a rafagas de viento durante un vuelo de alta velocidad, este podría no tener suficiente control ciclico delantero disponible para bajar la nariz.
- 6 830 La mas favorable combinación de condiciones para el rendimiento (performance) es:
- X 1** Baja altitud densidad, bajo peso bruto, y de moderado a viento fuerte.
 - 2 Baja altitud densidad, alto peso bruto, y de calmo a viento ligero.
 - 3 Altitud densidad alta, bajo peso bruto , y de moderado a viento fuerte.
- 6 831 Sí todos los otros factores se mantienen iguales, un aumento en la humedad relativa podrá:
- X 1** Disminuir el techo del vuelo estacionario porque el aire es menos denso.
 - 2 Aumentar el techo del vuelo estacionario porque el aire es mas denso.
 - 3 Disminuye el techo del vuelo estacionario porque el aire es mas denso.
- 6 834 Qué técnica se recomienda durante operaciones de clima caliente en un helicóptero?
- 1 Descender rápidamente durante las aproximaciones
 - X 2** Durante despegues, acelerar lentamente, vuelo hacia adelante
 - 3 Durante despegues, acelerar rápidamente, vuelo hacia adelante

6 857 Dado:

Trayectoria de salida	directo
Hora de despegue	1435Z
Viento durante el ascenso	175° con 25 kts
Curso verdadero en ascenso	155°
Elevación del aeropuerto	2,000 pies
Velocidad verdadera	130 kts
Régimen de ascenso	500 ft/min

Cuál será la distancia y tiempo al alcanzar 8,000 pies MSL?

- 1 27 MN y 1455Z
- 2 24 MN y 1452Z
- X 3** 21 MN y 1447Z

6 859 Dado:

Distancia	200 MN
Curso verdadero	320°
Viento	215° con 25 kts
Velocidad verdadera	116 kts
Régimen de consumo de combustible	19gal/hr

Cuál será la velocidad absoluta aproximada y cantidad de combustible consumido?

- 1 132 kts; 28.9 gal.
- X 2** 120 kts; 31.7 gal.
- 3 115 kts; 33.1 gal.

- 6 861 Dado:
- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| Combustible utilizable en el despegue | 36gal |
| Régimen de consumo de combustible | 12.4 gal/hr |
| Velocidad absoluta constante | 140 kts |
| Tiempo de vuelo desde el despegue | 48 min. |

De acuerdo con las regulaciones qué tan lejos puede ser una aeronave volada bajo condiciones VFR nocturnas?

- 1 189 MN.
 2 224 MN.
 3 294 MN.

- 6 863 Combustible utilizado.....40GLS
 Regimen de consumo de combustible.....12.2 GLS/HR
 Velocidad terrestre constante.....120 NUDOS
 Tiempo de vuelo hasta el despegue.....1 HR. 30 MIN.

De acuerdo a las regulaciones, cuanto puede volar en un dia VFR?

- 1 215 M.N.
 2 176 M.N.
 3 121 M.N.

- 6 864 Si el consumo de combustible es de 15.3 galones por hora y la velocidad absoluta es de 167 kts, cuánto combustible es requerido para una que aeronave viaje 620 MN?
- 1 63 gal.
 2 60 gal.
 3 57 gal.

- 6 867 En un vuelo a campo traviesa, el punto X es cruzado a 1015 y la llegada al punto Y se espera a 1025. Use la siguiente información para determinar la velocidad indicada requerida para alcanzar el punto Y a tiempo.

Distancia entre X y Y	27 MN
Viento pronosticado	240° con 30 kts
Altitud presión	5,500 ft
Temperatura ambiente	+05°C
Curso verdadero	100°

La velocidad indicada requerida será aproximadamente

- 1 162 kts.
 2 140 kts.
 3 128 kts.

- 6 869 A qué distancia podrá viajar una aeronave en 2-1/2 minutos con una velocidad absoluta de 98 nudos?
- 1 2.45 MN
 2 3.35 MN
 3 4.08 MN

- 6 871 Después de que 141 millas son voladas del punto de salida, la posición de la aeronave es 11

millas fuera de curso. Si 71 millas quedan por volar, que corrección total aproximadamente se deberá hacer para convergir en el destino?

- 1 8°
- 2 11°
- X 3 14°**

6 873 Después de que 240 millas son voladas desde el punto de salida, la posición de la aeronave es 25 millas fuera de curso. Si 100 millas quedan por volar, cuál corrección total aproximadamente se deberá hacer para convergir en el destino?

- 1 15°
- X 2 21°**
- 3 30°

6 882 Cuando se está convirtiendo de curso verdadero a rumbo magnético, un piloto debe

- 1 Restar la variación al este y ángulo de corrección de deriva de la derecha.
- X 2 Sumar la variación al oeste y restar el ángulo de la corrección de deriva a la izquierda.**
- 3 Restar la variación al oeste y sumar el ángulo de corrección de deriva a la derecha.

6 884 Cuando se está convirtiendo de rumbo verdadero a curso verdadero, un piloto debe

- 1 Sumar el ángulo de corrección de deriva a la derecha.
- 2 Sumar el ángulo de desviación a la izquierda.
- X 3 Restar el ángulo de corrección de deriva a la derecha.**

6 887 Dado:

Curso verdadero	330°
Variación	15°E
Velocidad indicada	160 kts
Temperatura ambiente	-10°C
Altitud presión	4,500 ft
Viento pronosticado	090° con 25 kts

Bajo estas condiciones, el rumbo magnético y velocidad absoluta será aproximadamente

- X 1 323° y 177 kts.**
- 2 332° y 166 kts.
- 3 340° y 177 kts.

6 889 Qué distancia recorrerá un aeronave en 2 1/2 minutos con una velocidad absoluta de 98 kts?

- X 1 2.45 MN.**
- 2 3.35 MN.
- 3 4.08 MN.

6 915 Si usted está a 30 millas del NDB y el ADF indica 3° fuera de curso, a cuantas millas fuera de curso está?

- X 1 1.5**
- 2 3
- 3 6

6 917 El ADF es sintonizado a un radio faro no direccional y la marcación relativa cambia de los 090° a 100° en 1.5 minutos de tiempo transcurrido. El tiempo en ruta a la estación será de

- 1 6 minutos.

- 2 9 minutos.
3 15 minutos.
- 6 921 Los NDBs normalmente operan en la rango de frecuencia de
 1 190 a 535 Khz.
2 400 a 1020 Hz.
3 962 a 1213 Mhz.
- 6 922 Cuando se está usando un VOT para revisar la precisión de un receptor de VOR con un RMI, qué deberá indicar el RMI si no existe error?
1 180° FROM
 2 180° TO
3 360° TO
- 6 924 Un estación VORTAC está bajo mantenimiento de rutina. Esto se evidencia por
 1 omisión de una característica de identificación.
2 Omisión de la característica de voz del TACAN.
3 Transmisión de una serie de rayas después de cada señal de identificación.
- 6 979 Por qué debe ser orientada una aeronave hacia el viento para el chequeo antes del despegue?
1 para prevenir la necesidad de más presión de frenos para que la aeronave no se mueva hacia adelante.
 2 Para obtener una indicación de operación más precisa y minimizar el sobre calentamiento del motor durante el run-up.
3 Para prevenir factores de carga excesivos que pueden ocurrir durante el run-up se existe una condición de viento cruzado.
- 6 980 Seleccione los cuatro fundamentos de vuelo involucrados en el manejo de una aeronave?
1 potencia, pitch, banqueo y trim.
2 Encendido, taxeo, despegue y aterrizaje.
 3 Vuelo recto y nivelado, virajes, ascensos y descensos.
- 6 982 Durante la entrada a un viraje derecho, la nariz de la aeronave oscila ligeramente a la izquierda antes de que oscile con el horizonte a la derecha. Esto es una
1 entrada deslizada; causada por presión excesiva del rudder derecho.
2 Entrada derrapada; más presión del rudder derecho y menos presión del alerón derecho se debió aplicar.
 3 Entrada deslizada; más presión del rudder derecho se debió aplicar para la cantidad de presión de alerones usada.
- 6 987 Durante un viraje nivelado, aumentar la velocidad mientras se mantiene un factor de carga constante resultará en
1 una disminución en el radio del viraje.
 2 Un aumento en el radio del viraje.
3 Un aumento en la fuerza centrífuga.
- 6 988Cuál es la mejor técnica para minimizar el factor de carga en el ala cuando se está volando en turbulencia severa?
1 controlar la velocidad con la potencia, mantener las alas niveladas y aceptar las variaciones de altitud.
2 Controlar la velocidad lo más cerca posible con elevador y potencia y aceptar las variaciones en el banqueo y altitud.
 3 Ajustar la potencia y trim para obtener una velocidad por debajo o de maniobra, mantener las alas niveladas

y aceptar las variaciones de velocidad y altitud.

- 6 989 Cuando se está explicando la técnica usada para efectuar despegues en pista suave y pista corta, será correcto afirmar que
- X 1 durante un despegue en pista suave, el punto de despegue deberá ser lo más pronto posible.
 - 2 Durante despegues en pista suave, el punto de despegue deberá ser hecho solo cuando la velocidad de mejor ángulo de ascenso es alcanzada.
 - 3 Durante despegues en pistas cortas, el punto de despegue debe ser intentado solo cuando la velocidad de mejor régimen de ascenso es alcanzada.
- 6 993 Durante una aproximación con potencia a un aterrizaje en campo corto, la velocidad correcta se puede verificar por
- 1 la habilidad de aterrizar en un punto predeterminado.
 - X 2 Pequeña o ninguna flotación en la nivelación del aterrizaje.
 - 3 La habilidad de mantener un ángulo constante de descenso.
- 6 996 Si una situación de emergencia requiere un aterrizaje con viento de cola, los pilotos deben esperar una
- 1 velocidad más rápida en el contacto, una carrera más larga y mejor control a lo largo de la rotación de aterrizaje.
 - X 2 Velocidad absoluta más rápida en el contacto, una carrera más larga y la posibilidad de sobrepasar el punto de contacto deseado.
 - 3 Velocidad absoluta en el momento del contacto, una carrera más corta y la posibilidad de sobrepasar el punto de contacto deseado.
- 6 998 Si se experimenta una pobre controlabilidad de la aeronave durante una ida al aire de emergencia con full flaps, la causa se debe probablemente a
- 1 excesiva velocidad con todos los flaps extendidos.
 - X 2 Alta potencia, baja velocidad con la aeronave compensada para una configuración de full flaps.
 - 3 Una reducción en el ángulo de ataque con full flaps al punto que el control de la aeronave está altamente perjudicada.
- 7 001 Una razón por la que el estudiante tiende a nivelar alto durante el aterrizaje es
- 1 cambiar el enfoque gradualmente.
 - 2 Enfocarse en referencias demasiado adelante.
 - X 3 Enfocarse en referencias que están muy cerca o mira directamente hacia abajo.
- 7 003 Inmediatamente después del despegue, un viraje a favor del viento cerca del suelo no es una buena práctica porque:
- 1 Disminuye el régimen de ascenso significativamente
 - 2 Causa un incremento en la velocidad en la cual ocurre el stall de rotor
 - X 3 Incrementa los peligros involucrados si fuera necesario realizar un aterrizaje de emergencia
- 7 004 En una aproximación sin potencia, un piloto establece una actitud de planeo, el cuál es demasiado plano.El procedimiento correcto para recuperarse de un subsecuente alto regimen de descenso es para:
- X 1 Aumentar la sustentación del rotor aplicando presión hacia adelante al ciclico.
 - 2 Aumentar potencia, y si la altitud lo permite, bajar la nariz.
 - 3 Bajar la nariz inmediatamente , pero no aumentar la potencia, yaque esto podría elevar la nariz.
- 7 005 Qué es lo que resulta generalmente de una velocidad excesiva en la aproximación final?
- 1 Rebote.

- X 2** Flotación.
- 3 Ballooning

- 7 007 Cuál procedimiento debe ser usado para corregir una leve sustentación imprevista durante el aterrizaje?
 - 1 disminuir la potencia.
 - 2 Disminuir el ángulo de ataque.
 - X 3** Mantener una actitud de aterrizaje constante.

- 7 008 Para compensar adecuadamente un viento cruzado durante un vuelo de crucero recto y nivelado, el piloto deberá
 - 1 Mantener presión del rudder hacia el viento.
 - X 2** Establecer un rumbo apropiado hacia el viento mediante el uso coordinado de los controles.
 - 3 Mantener presión de los alerones hacia el viento y mantener presión del rudder opuesta para prevenir el viraje.

- 7 016 Durante virajes alrededor de un punto, una línea imaginaria desde el ojo del piloto y paralela al eje lateral deberá apuntar al pilón cuando la aeronave está 'abeam' del punto que está directamente
 - 1 con viento cruzado.
 - 2 Con viento de cola solamente.
 - X 3** Hacia y con el viento.

- 7 024 En ocho sobre pilones apropiadamente coordinados, si el punto de referencia está detrás del pilón, significa
 - 1 que el ángulo de banqueo es muy plano.
 - X 2** Que la aeronave está sobre la altitud pivotal.
 - 3 Que la aeronave está por debajo de la altitud pivotal.

- 7 025 La altitud pivotal para ocho sobre pilones depende principalmente de
 - X 1** la velocidad absoluta.
 - 2 La velocidad verdadera.
 - 3 La distancia desde el pilón.

- 7 029 El objetivo de una demostración de un stall de velocidad con mandos cruzados es
 - 1 enfatizar el peligro de una deslizamiento excesivo durante una aproximación de aterrizaje.
 - 2 Enseñar la técnica de recuperación adecuada si este tipo de stall ocurre en la aproximación de aterrizaje.
 - X 3** Mostrar el efecto de una técnica de control inapropiados y enfatizar la importancia de controles coordinados cuando se están efectuando virajes.

- 7 030 Dos situaciones de vuelo distintas deben ser cubiertas cuando se enseña vuelo lento. Estas son el establecimiento y mantenimiento de
 - X 1** velocidades apropiadas para aproximaciones para aterrizar y vuelo a velocidades reducidas.
 - 2 Una velocidad que dé la indicación de advertencia de stall y una velocidad en la cual se pueda hacer una recuperación completa de stalls.
 - 3 Una velocidad en la cual la aeronave sea operada en la parte posterior de la curva de potencia y una velocidad en la cual el control del elevador pueda ser mantenido hasta atrás sin perder el control.

- 7 032 Si un stall acelerado ocurre en un viraje pronunciado, como responderá la aeronave?
 - 1 el ala de adentro entra en stall primero porque está volando a un ángulo de ataque más alto.
 - 2 El ala de afuera entra en stall primero porque está volando a un ángulo de ataque más alto.
 - X 3** En un deslizamiento, el ala que sube entra en stall primero; en un derrape, el ala de abajo entra

en stall primero; en vuelo coordinado, ambas entran en stall al mismo tiempo.

- 7 035 Si se usa el rudder derecho inadecuadamente durante un viraje derecho ascendiendo, que puede ocurrir si la aeronave entra en stall?
- 1 una barrena a la izquierda.
 - 2 Una tendencia de guñar a la derecha.
 - 3 Una tendencia de rotar horizontalmente a la derecha.
- 7 036 Cuál es la técnica correcta de recuperación de barrena?
- 1 aplicar el control de elevador hacia adelante seguido por alerón opuesto a la barrena.
 - 2 Aplicar el control del elevador totalmente hacia adelante seguido por un rollout coordinado.
 - 3 Reducir la potencia a mínimo, aplicar rudder opuesto y el control del elevador hacia adelante.
- 7 039 Cuando se lleva a cabo un chandelle, donde debe ocurrir el pitch máximo?
- 1 en el punto de 45°.
 - 2 En el punto de 90°.
 - 3 En el punto de 180°.
- 7 042 Cuando se lleva a cabo un ocho perezoso, donde ocurre la máxima actitud de pitch-up?
- 1 en el punto de 45°.
 - 2 En el punto de 90°.
 - 3 En el punto de 180°.
- 7 045 Cuando se está efectuando un ocho perezoso, cuando debe ocurrir la máxima altitud?
- 1 en el punto de 45°.
 - 2 En el punto de 90°.
 - 3 En el punto de 180°.
- 7 051 Cuál de lo siguiente resultará en un viraje deslizado?
- 1 no sostener el rudder inferior en el viraje.
 - 2 Aumentando el régimen del viraje sin usar el rudder.
 - 3 Aumentar el régimen del viraje sin aumentar el banqueo.
- 7 052 Escoja la frase correcta acerca de un deslizamiento o un derrape en una aeronave?
- 1 Un derrape ocurre cuando el régimen del viraje es muy lento para la cantidad de banqueo usado.
 - 2 En un viraje izquierdo ascendiendo, si insuficiente rudder derecho es aplicado para compensar para el incremento del efecto de torque, resultará en un deslizamiento.
 - 3 En un viraje derecho descendiendo, si excesivo rudder izquierdo es aplicado para compensar para una disminución del efecto de torque, resultará en un deslizamiento.
- 7 053 Durante la porción de un flare total(FULL-FLARE) de un aterrizaje sin potencia, las RPM del rotor tienden a:
- 1 Aumentar inicialmente.
 - 2 Disminuir inicialmente
 - 3 Disminuir durante días de alta altitud densidad, y aumentar durante los días de baja altitud densidad.
- 7 054 Durante un viraje ascendente, las RPM del motor está en el ajuste deseado, pero la presión manifold es mayor que la deseada. Para mantener las RPM del motor deseado y corregir la presión manifold, cuál acción de control inicial se debería de tomar?
- 1 Disminuir el paso colectivo solamente
 - 2 Disminuir el paso colectivo y disminuir la aceleración

3 Disminuir el paso colectivo e incrementar la aceleración

7 055 El paso colectivo se debería de usar para:

1. Corregir la pérdida de sustentación durante virajes nivelados en altitud.
2. Mantener la potencia de motor deseada.
3. Corregir RPM de rotor altos durante auto-rotaciones de altitud.

Las afirmaciones correctas son:

- 1 2
 2 1 y 2
X 3 1, 2, y 3

7 056 Los pedales anti-torque deberían de usarse para:

1. Mantener el rumbo durante el vuelo en crucero.
2. Corregir la pérdida de torque durante las auto-rotaciones.
3. Mantener el rumbo durante despegues y aproximaciones con vientos cruzados.

Las afirmaciones correctas son:

- X 1** 2 y 3
 2 1 y 3
 3 1, 2, y 3

7 057 Cuál es la mayor indicación de una incipiente situación de stall de pala que retrocede, en orden de prioridad?

- X 1** Vibración de baja frecuencia, sube la nariz y una tendencia de la aeronave a efectuar un roll.
 2 Vibración de alta frecuencia, baja la nariz y una tendencia de la aeronave a efectuar un roll.
 3 Bajar la nariz, vibración de alta frecuencia, y una tendencia de la aeronave a efectuar un roll.

7 058 Cuando se opera a velocidades delanteras altas, el stall de palas de retroceso es más probable que ocurra bajo condiciones de:

- 1 Peso bruto alto, RPM altos, y aire calmo
X 2 Peso bruto alto, RPM bajos, y aire turbulento
 3 Peso bruto bajo, RPM altos, y altitud densidad alta

7 059 Cuál es la verdad concerniente a un stall de pala trasera?

- 1 La aeronave podría alzar la nariz y balancea hacia la derecha al comienzo de un stall.
 2 La nariz de la aeronave baja y tal vez se balancea en cada dirección de el comienzo del stall.
X 3 Cuando se esta operando a velocidades altas delanteras, aire turbulento o abrupto y virajes abruptos pueden causar un stall de pala trasera.

7 060 En el comienzo de una vibración de stall de pala trasera, el piloto debería:

- 1 Restringir el uso de todos los controles hasta que las vibraciones se disipen.
X 2 Bajar el paso colectivo, aumentar las RPM del rotor, aumentar la velocidad delantera y minimizar la maniobrabilidad.

- 3 Bajar el paso colectivo, disminuir las RPM del rotor, aumentar la velocidad delantera y minimizar la maniobrabilidad.
- 7 061 La resonancia terrestre es más probable que ocurra cuando:
- 1 Hay un cambio repentino en la velocidad del avión de rotación.
 - X 2** Una serie de choques causan que el sistema de rotor se desbalance
 - 3 El contacto terrestre inicial se hace con una combinación de un peso bruto alto y RPM bajas
- 7 062 Que acción debería ser tomada si una resonancia terrestre es encontrada durante un intento de aterrizaje?
- 1 Intento para realizar un despegue indiferente de la situación de RPM.
 - 2 Cerrar inmediatamente el acelerador y subir el paso colectivo para amortiguar la vibración.
 - X 3** Realizar un despegue inmediato si las RPM están dentro del rango apropiado; de lo contrario, cerrar el acelerador y bajar el paso colectivo.
- 7 063 La suma de potencia en una situación de asentamiento con potencia (SETTLING-WITH-POWER) produce un:
- 1 Aumenta la velocidad.
 - X 2** mayor régimen de descenso.
 - 3 Aumentar la efectividad del control cíclico.
- 7 064 Recobrase de un asentamiento con potencia (SETTLING-WITH-POWER) debería iniciarse por:
- 1 Disminuir la velocidad delantera y / o aumentar parcialmente el paso colectivo.
 - X 2** Aumentar la velocidad delantera y / o disminuir parcialmente el paso colectivo.
 - 3 Aumentar velocidad delantera y / o subir el paso colectivo.
- 7 065 Bajo cuál situación es más probable que un helicóptero entre en la condición conocida como asentamiento con potencia (Settling-with-power) ?
- 1 Mientras se está manteniendo la altitud con velocidad delantera de menos de 10 MPH.
 - 2 Mientras se está manteniendo velocidad de crucero con un régimen de descenso excediendo 300 pies por minuto.
 - X 3** Mientras se está manteniendo velocidad delantera de menos de 10 MPH con un régimen de descenso excediendo de 300 pies por minuto.
- 7 066 Si una falla completa de potencia ocurre mientras se está en altitud de cruce, el paso colectivo debería bajarse, lo necesario para:
- 1 Desacoplar el sistema de rotor principal desde el motor.
 - 2 Acoplar la unidad de rueda libre hasta que las RPM puedan ser mantenidas.
 - X 3** Reducir el paso colectivo sobre las palas del motor principal hasta que las RPM puedan ser mantenidas.
- 7 067 Cuál de las siguientes situaciones requieren el mayor ajuste de potencia para el vuelo estacionario?
- 1 Con rumbo a favor del viento en velocidades de viento moderadas
 - 2 Con rumbo a vientos cruzados en velocidades de viento moderadas
 - X 3** Sobre zacaete alto en condiciones de viento cero
- 7 068 El sistema anti-torque falla durante vuelo crucero y una aproximación con potencia es iniciada. Si el helicóptero guiña hacia la derecha justo antes de la toma de contacto en el aterrizaje (touchdown), ¿Qué podrá hacer el piloto para corregir la nariz hacia la izquierda?
- 1 Aumentar la aceleración.
 - X 2** Disminuir la aceleración.
 - 3 Aumentar el paso colectivo.

- 7 069 Cuál acción correctiva se debería de tomar si el sistema de anti-torque fallara durante en vuelo estacionario?
- 1 Cerrar el acelerador y auto-rotar
 - 2 Aplicar el pedal izquierdo como sea necesario para detener el viraje inducido por el torque a la derecha
 - 3 Bajar el cabeceo colectivo para reducir la carga en las palas de rotor principales
- 7 070 Para taxear sobre la superficie de manera segura y eficiente, los pilotos de helicópteros deberían de usar:
- 1 El paso cíclico para controlar el encendido, velocidad de taxeo, y el frenado.
 - 2 El paso colectivo para controlar el encendido, velocidad de taxeo, y el frenado
 - 3 El paso cíclico para mantener el rumbo durante condiciones de viento cruzado
- 7 071 Para taxear sobre la superficie de una manera segura y eficiente, el paso cíclico debería de usarse para:
- 1 Controlar la velocidad de taxeo
 - 2 Mantener el rumbo durante condiciones de viento cruzado
 - 3 Corregir la deriva durante condiciones de viento cruzado
- 7 072 Si el pedal derecho es aplicado excesivamente durante un viraje autorrotativo hacia la derecha, la nariz del helicóptero tenderá a:
- 1 Inclinarsse hacia arriba y las RPM de rotor tenderán a incrementarse
 - 2 Inclinarsse hacia abajo y las RPM de rotor tenderán a incrementarse
 - 3 Inclinarsse hacia abajo y las RPM de rotor tenderán a disminuirse
- 7 074 Escoja la afirmación correcta pertinente a un deslizamiento centrífugo(SLIPS) y a un deslizamiento centripeto(SKID) durante el vuelo del helicoptero?
- 1 Un SKID ocurre cuando demasiado pedal es aplicado en dirección opuesta a l viraje.
 - 2 Un SKID (deslizamiento centripeto) ocurre cuando el regimen de viraje es demasiado lento para la cantidad de banqueo que esta siendo usado.
 - 3 Dentro de un viraje derecho decendente, si insuficiente pedal derecho es aplicado para compensar la disminución del efecto torque. Un SLIP será el resultado.
- 7 075 Antes de alcanzar el levantamiento translacional efectivo durante un despegue normal, un empuje adicional de ciclico delantero es requerido para incrementar la velocidad ¿Por que esta accion es requerida?
- 1 Para contrarrestar la presección giroscopica.
 - 2 Para contrarrestar el aumento en el levantamiento el cuál podría resultar del levantamiento de la nariz.
 - 3 Para contrarrestar la desimetria de levantamiento el cuál causa que el helicoptero se balancee a la izquierda.
- 7 076 Durante una aproximación normal a un vuelo estacionario, el control del paso cíclico se usa principalmente para:
- 1 Mantener el rumbo
 - 2 Controlar el regimen de acercamiento
 - 3 Controlar el ángulo de descenso
- 7 077 Cuál es la afirmación que mejor describe la función de los controles durante una aproximación con potencia a vuelo estacionario?
- 1 El paso colectivo primordialmente controla el ángulo de descenso, El paso ciclico controla primordialmente la velocidad terrestre.
 - 2 El paso ciclico controla el ángulo de descenso y velocidad terrestre, el paso colectivo primordialmente controla el regimen de descenso.
 - 3 El paso colectivo primordialmente controla el ángulo de descenso, las RPM del rotor primordialmente

controla el regimen de descenso, el paso ciclico primordialmente controla la velocidad terrestre.

- 7 078 Cuando se efectua una autorrotación durante una altitud densidad alta o en condiciones de viento fuerte arrafagado, una velocidad alta ligeramente mayor que la normal es recomendada porque el:
- 1 Resultado del regimen de descenso suave podría permitir al piloto tener mas tiempo para estimar el punto de contacto.
 - 2 Resultado del angulo de planeo aproximandose para que ligeramente se redusca la velocidad bajo condiciones de carga liviana, altitud densidad baja, o viento calmo.
 - 3 Bajar la velocidad del rotor podría causar que el regimen de descenso para aproximarse ligeramente aun aumento de la velocidad del rotor bajo condiciones de carga ligera, baja altitud densidad, o viento calmo.
- 7 079 Durante un flare autorrotativo descendiendo y aterrizando , adicional el pedal derecho es requerido, para mantener el rumbo despues del paso colectivo inicial es aplicado. Esta acción es necesaria para la:
- 1 Presección giroscopica.
 - 2 La reducción de las RPM del rotor.
 - 3 La tendencia translacional del helicoptero durante la autorrotación
- 7 080 Durante una carrera de despegue con viento cruzado cuál de las siguientes oraciones describe una tecnica de control apropiada?
- 1 Los pedales controlan ambos rumbo y dirección del movimiento.
 - 2 El rumbo es mantenido con el ciclico, dirección del movimiento(trayectoria o derrota) es mantenido con pedales.
 - 3 El rumbo es mantenido con pedales; dirección del movimiento (trayectoria o derrota) es mantenido con el ciclico.
- 7 081 Cuando se esta realizando un aterrizaje inclinado, el control de paso ciclico podría ser usado para:
- 1 Bajar el skid pendiente abajo del terreno.
 - 2 Mantener el skid pendiente arriba osea contra la gradiente
 - 3 Situar el disco del rotor paralelo a la gradiente.
- 7 082 Lo inclinado e la gradiente sobre el cuál un helicoptero con un tren de aterrizaje tipo skid puede aterrizar esto depende mas del:
- 1 Peso bruto.
 - 2 La posición del C.G.
 - 3 El alcance del recorrido disponible de ciclico lateral.
- 7 083 Conforme el skid del lado de la gradiente toca el terreno durante un aterrizaje de ladera (SLOPE LANDING) el:
- 1 Control de paso ciclico debería mantenerse estacionario para mantener la aeronave inmovil.
 - 2 Control de paso colectivo debería ser usado para bajar el skid que queda del lado de la pendiente abajo del terreno.
 - 3 El paso colectivo debería mantenerse estacionario y el control de paso ciclico debería ser usado para bajar el skid ladera abajo al terreno.
- 7 084 Las RPM del rotor podría ser mantenidas durante la carrera de aterrizaje primordialmente para asegurar:
- 1 Suficiente velocidad delantera disponible.
 - 2 Control direccional adecuado hasta que el Helicoptero se detenga.
 - 3 Suficiente sustentación disponible en caso de una emergencia.

- 7 085 Cuál acción es la pertinente para que una rapida desaceleración sea mas precisa.
- 1 El propósito primario de esta maniobra es para perder efectividad en la sustentación traslacional
 - X 2** Las RPM del rotor podría normalmente tender a incrementarse durante la entrada y tiende a disminuirse durante la finalización de la maniobra
 - 3 La nariz de el helicoptero podría normalmente tender a guiñar hacia la derecha durante la entrada y tender a guiñar hacia la izquierda durante la finalización de la maniobra.
- 7 086 Si se gana altitud durante una desaceleración rápida, primordialmente es porque:
- 1 La maniobra fue iniciada a una velocidad demasiado alta
 - 2 Las RPM de rotor fueron incrementadas demasiado conforme bajaba el paso colectivo
 - X 3** El cíclico trasero fue aumentado demasiado rápido para el régimen de descenso del paso colectivo
- 7 087 La acción apropiada para iniciar una rapida desaceleración es para aplicar:
- 1 Ciclico delantero mientras se esta subiendo el colectivo y aplicando pedal derecho.
 - 2 Ciclico izquierdo mientras se esta subiendo el colectivo y aplicando pedal izquierdo.
 - X 3** Ciclico atras mientras se esta bajando el colectivo y aplicando pedal derecho.
- 7 088 Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta acerca del descenso autorrotativo?
- X 1** Generalmente, solo el control cíclico se usa para realizar virajes
 - 2 El cabeceo colectivo debería de usarse para controlar el régimen de descenso
 - 3 Las RPM de rotor tienden a disminuirse si se realiza un viraje pronunciado con un helicóptero muy cargado.
- 7 090 Cuando se conduce a una operación de area confinada, el proposito primario de un reconocimiento alto es para determinar:
- X 1** El sitio del área de aterrizaje.
 - 2 Altura de obstrucciones alrededor del área.
 - 3 Sí el área es suficientemente larga para permitir un despegue despues del aterrizaje.
- 7 091 Durante una aproximación en pinaculo (Pinnacle approach) hacia un helipuerto en el techo de un edificio bajo condiciones de turbulencia y viento alto, el piloto debería efectuar una:
- 1 Aproximación plana , manteniendo una línea constante de descenso con aplicaciones de ciclico.
 - 2 Aproximación normal, manteniendo una línea constante de descenso con aplicaciones de ciclico.
 - X 3** Aproximación mas enpinada de lo normal, manteniendo el angulo deseado de descenso con aplicaciones de colectivo.
- 7 099 Cuál(es) instrumento(s) es(son) instrumento(s) de apoyo cuando usted entra en un ascenso con velocidad constante de vuelo recto y nivelado?
- 1 indicador de rumbo.
 - 2 Coordinador de virajes e indicador de rumbo.
 - X 3** Horizonte artificial y coordinador de virajes.
- 7 102 Cuál es la secuencia correcta para recobrase de una espiral, nariz abajo, aumento de velocidad y actitud de vuelo inusual?
- 1 aumento en la actitud de pitch, reducir potencia y nivelar las alas.
 - X 2** Reducir la potencia, corregir la actitud de banqueo y subir la nariz a una actitud nivelada.
 - 3 Reducir la potencia, subir la nariz a actitud nivelada y corregir la actitud de banqueo.
- 7 103 La senda de planeo visual de un VASI de 2 barras suministra franqueamiento seguro de obstáculos dentro de más o menos 10° del centro de línea de la pista a una distancia de cuantas millas del umbral de pista?

- X 1 4 MN.
 - 2 6 MN.
 - 3 10 MN.
- 7 107 Una indicación de senda de planeo alta en un VASI tricolor es
- 1 una luz rosada.
 - 2 Una luz blanca.
 - X 3 Una luz ámbar.
- 7 109 Una serie de luces rojas continuas en el centro de línea de pista indica que
- 1 quedan 3,000 pies de pista.
 - X 2 Quedan 1,000 pies de pista.
 - 3 Queda la mitad de la pista.
- 7 111 Un campo militar puede ser identificado por
- 1 un faro giratorio con una luz roja y blanca.
 - 2 Una secuencia de luces intermitentes blancas.
 - X 3 Un faro giratorio con una luz verde y dos destellos blancos.
- 7 114 Qué significan una serie de flechas pintadas en la aproximación final de la pista ?
- 1 esa área es restringida únicamente para operaciones de taxeo.
 - X 2 Esa porción de la pista no es apta para aterrizaje.
 - 3 Esa porción de la pista es la zona de contacto designada.
- 7 120 La ausencia de condiciones del cielo y visibilidad en un pronóstico ATIS indica
- 1 Que las condiciones meteorológicas están en y sobre los mínimos VFR.
 - 2 Que la condición del cielo es claro y la visibilidad no es restringida.
 - X 3 Que el techo es de al menos 5,000 pies y la visibilidad es de 5 millas o más.
- 7 122 Cuando un controlador de tránsito aéreo emite información de tránsito de radar con relación al reloj de 12 horas, la referencia que el controlador utiliza es
- 1 el curso verdadero de la aeronave.
 - X 2 La trayectoria de la aeronave sobre el terreno.
 - 3 Rumbo magnético de la aeronave.
- 7 123 Qué código de transponder nunca deberá usar un piloto de una aeronave civil?
- 1 7500
 - 2 7600
 - X 3 7777
- 7 125 La posición de entrada recomendada a un patrón de tránsito es
- 1 45° del tramo básico justo debajo de la altitud del patrón.
 - X 2 Entrar 45° en el punto medio del tramo inicial a la altitud del patrón.
 - 3 Cruzar directo sobre el aeropuerto a la altitud del patrón e incorporarse al tramo inicial.
- 7 135 Cómo circulan los vórtices de turbulencia de estela alrededor de cada ala?
- 1 hacia adentro, ascendente y alrededor de cada punta.
 - 2 Hacia adentro, ascendente y contra la manecillas del reloj.
 - X 3 Hacia afuera, ascendente y alrededor de cada punta.
- 7 141 Qué puede esperar un piloto cuando está aterrizando en un aeropuerto ubicado en las montañas?

- X 1** Mayor velocidad verdadera y distancia de aterrizaje más larga.
 2 Mayor velocidad indicada y distancia de aterrizaje más corta.
 3 Velocidad absoluta más rápida y un aumento en le rendimiento de la aeronave.
- 7 142 Cuál frase es cierta con respecto al alcohol en el sistema humano?
X 1 el alcohol contribuye a que el piloto sea más susceptible a la hipoxia.
 2 Pequeñas cantidades de alcohol no deterioran las destrezas para el vuelo.
 3 El café ayuda a metabolizar el alcohol y alivia la resaca.
- 7 145 Una aceleración rápida puede crear la ilusión de estar en
 1 un viraje a la izquierda.
X 2 Actitud de nariz arriba.
 3 Actitud de nariz abajo.
- 7 147 Cuál procedimiento es recomendado para prevenir o sobrellevar la desorientación espacial?
 1 evitar virajes pronunciados y movimientos bruscos de los controles.
X 2 Apoyarse enteramente en las indicaciones de los instrumentos de vuelo.
 3 Reducir los movimientos de la cabeza y ojos a la extensión máxima posible.
- 7 149 Cuál técnica se le deberá enseñar a un estudiante para escanear por tráfico a la derecha y a la izquierda durante vuelo recto y nivelado?
 1 barrido continuo del parabrisas de derecha a izquierda.
 2 Concentrarse en movimientos relativos detectados por la visión periférica.
X 3 Enfocarse sistemáticamente en diferentes segmentos del cielo por intervalos cortos.
- 7 157 Cuál frase es cierta acerca de la hipoxia?
X 1 agresividad o falso sentido de seguridad pueden ser síntomas de la hipoxia.
 2 La hipoxia es causada por burbujas de nitrógeno en las coyunturas y corriente sanguíneo.
 3 Forzarse a concentrarse en los instrumentos de vuelo ayudará a sobrellevar los efectos de la hipoxia.
- 7 163 Cuál es un efecto del fumado de un piloto?
 1 puede disminuir la visión nocturna por más del 50%.
X 2 Reducir la capacidad del transporte de oxígeno en la sangre.
 3 Crea gases de dióxido de carbono adicionales en el cuerpo que generalmente causa hiperventilación.
- 7 166 Los mareos son causados por
X 1 estimulación continua de una pequeña porción del oído interno que controla el sentido de balance.
 2 Una estabilidad en las células del cerebro que afecta el balance y generalmente es sobrellevada por la experiencia.
 3 El movimiento de una aeronave causa que el estómago crea un ácido que causa que el estómago se contraiga.
- 7 168 Durante vuelos de entrenamiento, un instructor debe interponer distracciones realistas para determinar si un estudiante puede
 1 aprender a pesar de condiciones estresantes.
X 2 Mantener el control de la aeronave mientras su atención es desviada.
 3 Ejecutar maniobras usando el método integrado de instrucción de vuelo.
- 7 169 Aunque no es requerido, el oxígeno suplementario es recomendado para uso cuando se está volando de noche sobre
X 1 5,000 pies.

- 2 10,000 pies.
3 12,500 pies.
- 7 173 Muchas colisiones en el aire ocurren durante
1 días nublados.
X 2 Días claros.
3 Noches nubladas.
- 63 165 Qué es la velocidad V2?
1 Velocidad mínima de despegue
X 2 Velocidad segura de despegue
3 Velocidad de decisión de despegue
- 64 671 Cuándo se requiere reemplazar o recargar las baterías del transmisor de localización de emergencia?
1 Cada 24 meses.
X 2 Después de 1 hora acumulativa de uso.
3 Después del 75% de que su vida útil ha expirado.
- 64 672 Cada cuanto requieren los ELTs de una inspección?
X 1 cada 12 meses.
2 Cada 24 meses.
3 Después de 100 horas de tiempo de vuelo.
- 66 031 Qué puede causar un aumento en la conicidad?
1 Un aumento en la sustentación; un aumento en la fuerza centrífuga
X 2 Un aumento en la sustentación; una disminución en la fuerza centrífuga
3 Una disminución en la sustentación; una disminución en la fuerza centrífuga
- 66 101 Conforme cada pala flapea hacia arriba y hacia abajo, esto produce cambios en el centro de la masa. Cuando la pala flapea hacia arriba, el C.G. se mueve mas cerca al eje de rotación, dando a la pala tendencia a:
X 1 Acelerar la velocidad rotacional, esta tendencia es conocida como efecto de coriolis.
2 Estabilizar la velocidad rotacional, así compensa la desimetría de levantamiento.
3 Desacelerar la tendencia rotacional, esta tendencia es conocida como tendencia traslacional.-
- 66 211 Las RPM del rotor puede momentaneamente aumentar durante la porción del flare de una autorotación tipo flare. Esto aumenta las RPM del rotor debido a:
1 Un aumento en la velocidad de deflexión del aire(downwash).
2 Una disminución en el arrastre del rotor causado por la carencia de movimiento delantero.
X 3 La sustentación adicional derivada por el ángulo incrementado de ataque de el disco del rotor principal.
- 67 001 Las vibraciones de baja frecuencia se asocian normalmente con el :
1 Motor
X 2 Rotor principal
3 Rotor de cola
- 67 362 Cómo afectan la temperatura y peso el VNE de un helicóptero?
1 VNE se incrementa conforme aumentan la temperatura y el peso.
X 2 VNE se disminuye conforme aumentan la temperatura y el peso.
3 VNE se disminuye conforme aumenta la temperatura y disminuye el peso.

- 68 271 Si el C.G. es localizado atras de los límites permitidos, el piloto podrá encontrar esto imposible para:
- 1 Jalar la nariz, si es necesario, durante el vuelo en condiciones de vuelo arrafagado.
 - 2 Reconocer esta condición fuera de balance cuando se esta en vuelo estacionario con vientos de frente fuerte.
 - X 3** Volar dentro del rango de velocidad superior permisible debido a insuficiente control ciclico delantero.
- 68 272 Cómo afecta una maniobra de G negativo las RPM de rotor de un giroplano?
- 1 Aumenta rápidamente
 - 2 Permanece igual
 - X 3** Disminuye rápidamente
- 68 321 Conforme aumenta la altitud, el VNE de la mayoría de los helicópteros:
- 1 Aumenta
 - X 2** Disminuye
 - 3 Permanece igual
- 68 331 (Refiérase a la figura 37) El stall de la punta de pala es más probable que ocurra en qué area?
- 1 4 a velocidades delanteras bajas
 - 2 2 a velocidades delanteras altas
 - X 3** 1 a velocidades delanteras altas
- 68 332 Cual de las siguientes es la primera para realizar un momento de picada con potencia?
- 1 baja velocidad
 - X 2** alta velocidad
 - 3 disminuir potencia rapidamente.
- 71 671 Cuáles son los cuatro elementos de riesgo fundamentales en el proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM) que comprende cualquier situación en aviación dada?
- X 1** piloto, aeronave, entorno y misión.
 - 2 Destreza, estrés, conciencia situacional y aeronave.
 - 3 Conciencia situacional, manejo del riesgo, juicio y destreza.
- 71 672 Cuando debe un instructor de vuelo empezar a enseñar la toma de decisiones a un estudiante?
- 1 empezar desde la primera lección de vuelo.
 - 2 En el momento en que el estudiante sea capaz de controlar la aeronave durante las maniobras básicas.
 - X 3** Después de que el estudiante haya completado el vuelo solo inicial pero antes de llevar a cabo vuelos a campo traviesa.
- 72 261 Toma de decisiones aeronáuticas (ADM) se puede definir como
- 1 un proceso mental para analizar toda la información disponible en una situación particular, haciendo decisiones oportunas sobre que acción tomar y cuando tomar esa acción.
 - 2 Un proceso de toma de decisiones que depende en el buen juicio para reducir riesgos asociados con cada vuelo.
 - X 3** Una aproximación sistemática al proceso mental usado por pilotos para determinar consistentemente el mejor curso de acción en respuesta a un grupo de circunstancias dadas.
- 72 273 Muchos pilotos experimentados han sido presa de tendencias peligrosas o problemas de comportamiento en algún momento. Algunas de estas tendencias peligrosas que deben ser identificadas y eliminadas incluyen
- 1 deficiencias en las destrezas de instrumentos y conocimiento de los sistemas de la aeronave o limitaciones.

- X 2 Presión de sus semejantes, gatear (SCUD RUNNING), pérdida de conciencia situacional y operar con reservas de combustible inadecuadas.
 - 3 Llevar a cabo deficiencias debido a estrés por factores humanos tales como fatiga, enfermedad o problemas emocionales.
- 72 281 Mencione algunas actitudes peligrosas que pueden afectar su juicio durante el proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM).
- 1 impulsividad, antiestablecimiento y re-evaluación.
 - X 2 Antiautoridad, impulsividad y resignación.
 - 3 Presión de sus semejantes y niveles de estrés.
- 72 293 Cuál es el antídoto para un piloto con una actitud de 'macho'?
- 1 No soy inútil, puedo hacer una diferencia.
 - 2 Siga las reglas. Generalmente están en lo correcto.
 - X 3 Tomar chances es insensato.
- 72 303 El proceso de DECIDE (siglas en inglés) consiste de seis elementos que ayudan a proveer al piloto una manera lógica de aproximarse a la toma de decisiones aeronáuticas. Estos elementos son
- 1 estimar, determinar, escoger, identificar, detectar y evaluar.
 - 2 Determinar, evaluar, escoger, identificar, hacer y eliminar.
 - X 3 Detectar, estimar, escoger, identificar, hacer y evaluar.