

Origen: Piloto Privado Avion y Helicóptero.

- 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
 - 2 4500 pies
 - 3 La que asigne 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.
 - 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.
 - 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.
 - 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.
 - 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
 - 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
 - 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.
X 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?
X 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.
X 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.
X 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.
X 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.
X 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.
X 3 No, porque la aeronave no requiere de copiloto.
- 20 Estoy aproximando el Aeropuerto Internacinal 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.
- 3 001 Con respecto a certificación de aeronautas, cuál constituye una categoría de aeronave?
1 Giroplano, helicoptero, dirigible, globo libre.
X 2 Avión, aeronave de rotor, planeador, mas liviana que el aire
3 Monomotor terrestre y anfibio, multimotor terrestre y anfibio.

- 3 002 Con respecto a la certificación de aeronáutas. Cuál constituye una clase de aeronave?
- 1 Avión, aeronave de rotor, planeador, más liviana que el aire.
 - X 2** Monomotor terrestre y anfibio, multimotor terrestre y anfibio.
 - 3 Aeronave más liviana que el aire, dirigible, globo de aire caliente, globo de gas.
- 3 004 Con respecto a la certificación de aeronaves, cuál constituye una clase de aeronave?
- X 1** Avión, helicóptero, planeador, globo
 - 2 Normal, utilidad, acrobática, limitada
 - 3 Transporte, restringida, provisional
- 3 005 La definición de noche es :
- 1 El atardecer hasta el amanecer
 - 2 Una hora después del atardecer hasta una hora antes del amanecer
 - X 3** El tiempo entre el final de puesta del sol civil y el comienzo de la salida del sol civil.
- 3 006 Cuál velocidad V representa la velocidad de maniobra?
- X 1** VA
 - 2 VLO
 - 3 VNE
- 3 007 Cuál velocidad V representa la velocidad máxima con flaps extendidos?
- X 1** VFE
 - 2 VLOF
 - 3 VFC
- 3 008 Cual velocidad V representa la velocidad máxima con el tren de aterrizaje extendido?
- X 1** VLE
 - 2 VLO
 - 3 VFE
- 3 009 VNO se define como:
- 1 Rango de operación normal
 - 2 Velocidad de nunca exceder
 - X 3** Velocidad máxima de crucero estructural
- 3 010 El VSO se define como:
- X 1** Velocidad de stall o la velocidad mínima de vuelo uniforme en la configuración de aterrizaje.
 - 2 Velocidad de stall o velocidad mínima de vuelo uniforme en una configuración específica.
 - 3 Velocidad de stall o velocidad mínima segura de despegue.
- 3 011 Cuál ofrecería la máxima ganancia en altitud en la distancia más corta durante el ascenso después del despegue?
- 1 VY
 - 2 VA
 - X 3** VX
- 3 012 Después del despegue, cuál velocidad usaría el piloto para ganar la máxima altitud en un período de tiempo dado?
- X 1** VY
 - 2 VX
 - 3 VA

- 3 016 Cúales documentos debería Ud. tener en su posesión personal o accecibles dentro de la aeronave mientras opera como piloto al mando de la aeronave?
- 1 Certificados que muestran la realización de un chequeo en la aeronave y un chequeo de vuelo actualizado bienal.
 - 2 Un certificado de piloto con un endoso mostrando la realización de un chequeo de vuelo anual y una bitácora de pilotos mostrando la experiencia reciente.
 - X 3** Uncertificado de piloto apropiado y un certificado medico actualizado apropiado si es requerido.
- 3 017 Cúando debe un certificado de piloto privado estar dentro de las posesiones personales del piloto o accecible dentro de la aeronave ?
- 1 Cuando actua como jefe de la tripulación durante el lanzamiento y la recuperación.
 - 2 Solamente cuando se transportan pasajeros.
 - X 3** Siempre que actua como piloto al mando o como miembro de tripulación requerido.
- 3 018 Un piloto privado actuando como piloto al mando, o en cualquier otra capacidad como piloto privado y miembro de la tripulación de vuelo, debe tener dentro dentro de sus poseciones personales o accesible dentro de la aeronave:
- 1 Un endoso actualizado en la bitácora mostrando que un chequeo de vuelo ha sido realizado satisfactoriamente.
 - X 2** Un certificado médico si es requerido y un certificado de piloto apropiado
 - 3 Un endoso en el certificado de piloto mostrando que un chequeo de vuelo ha sido realizado satisfactoriamente.
- 3 020 Si se emite un Certificado médico a un piloto de 36 años el 10 de agosto del presente año, para poder ejercer los privilegios de un Certificado de Piloto Privado, el certificado médico será válido hasta la medianoche del:
- 1 10 de Agosto, 2 años más tarde
 - 2 31 de agosto, 3 años más tarde
 - X 3** 31 de agosto, 2 años más tarde
- 3 021 Un certificado medico es otorgado a un piloto de 51 años el 3 de mayo del presente año. Para poder ejercer los privilegios de un certificado de piloto privado, el certificado médico será válido hasta la medianoche del :
- 1 3 de mayo, 1 año después
 - X 2** 31 de mayo, 1 año después
 - 3 31 de mayo, 2 años después
- 3 022 Para operaciones de piloto privado, un certificado médico otorgado a un piloto de 42 años, el 15 de julio del presente año, vencerá a media noche el:
- 1 15 de julio, 2 años después.
 - X 2** 31 de julio, 1 año después.
 - 3 31 de julio, 2 años después
- 3 023 Para operaciones de piloto privado, un certificado médico otorgado a un piloto de 23 años el 21 de Octubre del presente año, vencerá a medianoche el:
- 1 21 de Octubre, 2 años después
 - 2 31 de Octubre, el próximo año
 - X 3** 31 de Octubre, 2 años después
- 3 024 El piloto al mando requiere poseer una habilitación tipo en cuál aeronave?

Fecha: 10/15/2002

AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL DE EL SALVADOR

10:29 PM

Piloto Privado Avion y Helicoptero

- 1 Una aeronave operada bajo autorización otorgada por el administrador
X 2 Una aeronave que tenga un peso bruto de mas de 12,500 libras
 3 Una aeronave involucrada en vuelos ferry, vuelos de entrenamiento, o vuelos de prueba.
- 3 025 Cuál es la definición de un avión de alto rendimiento?
X 1 Un avión con un motor de más de 200 caballos de fuerza
 2 Un avión con 180 caballos de fuerza, o tren de aterrizaje retractable, flaps, y una hélice de paso fijo
 3 Un avión con una velocidad de crucero normal en exceso de 200 nudos
- 3 026 Antes de que una persona que posee un certificado de piloto privado pueda actuar como piloto al mando de un avión de alto rendimiento, esa persona debe:
 1 Haber aprobado una prueba de vuelo en ese avión por un inspector de la AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL.
 2 Tener una firma en su bitácora afirmando que es competente para actuar como piloto al mando.
X 3 Haber recibido instrucción en tierra y en vuelo por un instructor de vuelo autorizado quien luego firma la bitácora de esa persona.
- 3 028 Para actuar como piloto al mando de una aeronave transportando pasajeros, un piloto debería mostrar mediante su firma en la bitácora, la realización satisfactoria de un chequeo de vuelo o la realización de un chequeo de habilidad del piloto dentro de los presedentes:
 1 6 meses calendario anteriores
 2 12 meses calendario anteriores
X 3 24 meses calendario anteriores
- 3 029 Si los requisitos de experiencia reciente para vuelos nocturnos no se cumplen y la puesta del sol oficial es 1830, la hora más tarde en que se pueden transportar pasajeros es :
 1 1829
 2 1859
X 3 1929
- 3 030 Para actuar como piloto al mando de una aeronave transportando pasajeros, el piloto debe haber realizado tres despegues y tres aterrizajes dentro de los 90 días precedentes en una aeronave de la misma :
 1 Marca y modelo
 2 Categoría y clase, pero no tipo
X 3 Categoría, clase, y tipo, si una habilitación tipo es requerida
- 3 032 Los despegues y aterrizajes requeridos para cumplir con los requisitos de experiencia reciente llevando pasajeros en un avión de rueda de cola :
 1 Puede ser aterrizar y despegar(touch and go) o realizar parada completa.
 2 Deben ser aterrizar y despegar (touch and go).
X 3 Deben ser hasta realizar parada completa
- 3 033 Los tres despegues y aterrizajes que son requeridos para actuar como piloto al mando de noche deben ser realizados durante el período de :
 1 La puesta del sol hasta la salida del sol
X 2 1 hora después de la puesta del sol hasta 1 hora antes de la salida del sol.
 3 El final de la puesta del sol civil hasta el comienzo de la salida del sol civil
- 3 034 Para cumplir con los requisitos de experiencia reciente para actuar como piloto al mando transportando pasajeros de noche, un piloto debe de haber realizado por lo menos tres despegues y

tres aterrizajes hasta realizar parada completa dentro de los precedentes 90 días en:

- 1 La misma categoría y clase de la aeronave que se usará.
 - 2 El mismo tipo de aeronave que se usará.
 - 3 Cúalquier aeronave.
- 3 036 Un piloto privado certificado no podrá actuar como piloto al mando de una aeronave remolcando un planeador a menos que tenga anotado en la bitácora un mínimo de :
- 1 100 horas de tiempo de vuelo de piloto en cualquier aeronave, que el piloto esté usando para remolcar el planeador.
 - 2 100 horas de tiempo de piloto al mando en la categoría, clase, y tipo de la aeronave, si es requerido, que el piloto esté usando para remolcar un planeador
 - 3 200 horas de tiempo de piloto al mando en la categoría, clase, y tipo de la aeronave, si es requerido, que el piloto esté usando para remolcar el planeador.
- 3 037 Para poder actuar como piloto al mando de una aeronave remolcando un planeador, se requiere que esa persona haya realizado dentro de los 12 meses presedentes:
- 1 Por lo menos tres vuelos como observador en un planeador siendo remolcado por una aeronave.
 - 2 Por lomenos tres vuelos con un planeador con motor.
 - 3 Por lo menos tres remolques de planeador actuales o simulados y acompañado por un piloto calificado.
- 3 039 Un certificado medico fue otorgado a un piloto de 19 años el 10 de Agosto del presente año. Para poder ejercer los privilegios de un certificado de piloto privado, el certificado medico vencerá a medianoche el :
- 1 10 de Agosto, 2 años más tarde.
 - 2 31 de Agosto, 3 años más tarde.
 - 3 31 de Agosto, 2 años más tarde
- 3 064 Con respecto a los privilegios y limitaciones, un piloto privado :
- 1 No podrá pagar menos que el equivalente a prorrata de los gastos de operación de un vuelo con pasajeros dado que los gastos sean solamente combustible, aceite, gastos de aeropuerto o cuotas del alquiler.
 - 2 Podrá actuar como piloto al mando de una aeronave transportando un pasajero por contrato si el vuelo esta relacionado con un negocio o empleo.
 - 3 No podrá ser pagado de ninguna manera para los gastos de operación de un vuelo.
- 3 065 De acuerdo a las regulaciones con respecto a los privilegios y limitaciones, un piloto privado :
- 1 Podrá ser remunerado para gastos de operación de un vuelo si por lo menos tres despegues y tres aterrizajes fueron realizados por el piloto dentro de los precedentes 90 días.
 - 2 No podrá ser remunerado de ninguna manera para los gastos de operación de un vuelo.
 - 3 No podrá pagar menos que el equivalente a prorrata de los gastos de operación de un vuelo con pasajeros dado que los gastos sean solamente combustible, aceite, gastos de aeropuerto o cuotas de alquiler.
- 3 066 Cúal excepción, si hubiera alguna, permite que un piloto privado actúe como piloto al mando en una aeronave transportando pasajeros que van pagando?
- 1 Si los pasajeros pagan todos los gastos de operación.
 - 2 Si se hace una donación a una organización de caridad por el vuelo
 - 3 No hay excepción.
- 3 070 La autoridad final con respecto a la operación de una aeronave es:
- 1 La A.A.C.

- X 2** El piloto al mando
- 3 El fabricante de la aeronave
- 3 073 Cuándo debe un piloto someter un reporte escrito a la Autoridad de Aviación Civil a cerca de una desviación de una regulación durante una emergencia?
- 1 Dentro de 7 días.
- 2 Dentro de 10 días.
- X 3** Cuando sea solicitado.
- 3 074 Quién es el responsable de determinar si una aeronave está en condiciones de vuelo seguro?
- 1 Un mecánico certificado de la aeronave.
- X 2** El piloto al mando.
- 3 El dueño u operador.
- 3 077 Una persona no podrá actuar como miembro de la tripulación de una aeronave civil si ha consumido bebidas alcohólicas dentro de los presedentes:
- X 1** 8 horas
- 2 12 horas
- 3 24 horas
- 3 078 Bajo cuál condición, si hubiera, puede un piloto permitir a una persona que esté bajo la influencia de drogas, ser transportado a bordo de la aeronave?
- X 1** En una emergencia o si la persona es un paciente médico bajo el cuidado apropiado.
- 2 Solo si la persona no tiene acceso a la cabina de mando o al compartimiento del piloto.
- 3 bajo ninguna condición.
- 3 079 Ninguna persona puede actuar como miembro de la tripulación de una aeronave civil con:
- 1 .008 porciento por peso o más alcohol en la sangre
- 2 .004 porciento por peso o más alcohol en la sangre
- X 3** .04 porciento por peso o más alcohol en la sangre
- 3 080 Cuál acción de pre-vuelo es requerida específicamente por parte del piloto antes de cada vuelo?
- 1 Revisar las bitácoras de la aeronave por las anotaciones adecuadas.
- X 2** Familiarizarse con toda la información disponible concerniente al vuelo.
- 3 Revisar los procedimientos para evitar la turbulencia de estela.
- 3 081 La acción de pre-vuelo es requerida para todos los vuelos lejos de los alrededores de un aeropuerto, debería incluir:
- 1 La designación de un aeropuerto alternativo.
- 2 Un estudio de los procedimientos de arribo en los aeropuertos/ helipuertos que se pretenden usar.
- X 3** Un curso de acción alternativo si el vuelo no puede ser completado como fue planeado.
- 3 082 Además de otras acciones de prevuelo para un vuelo VFR lejos de la proximidad del aeropuerto de salida, las regulaciones requieren específicamente que el piloto al mando:
- 1 Revise los procedimientos de señalización de luces del control de tráfico.
- 2 Revise la exactitud del equipo de navegación y el transmisor localizador de emergencias (ELT).
- X 3** Determine los largos de las pistas en los aeropuertos que se van a usar y las distancias con respecto a despegues y aterrizajes.
- 3 083 Se requiere que los miembros de la tripulación de vuelo mantengan sus cinturones de seguridad y arneses de hombros asegurados durante:

- X 1** Despegues y aterrizajes
- 2 Todas las condiciones de vuelo
 - 3 Vuelos en aire turbulento
- 3 084 Cuál describe mejor las condiciones de vuelo en que los tripulantes de vuelo son requeridos específicamente a mantener sus cinturones de seguridad y arneses de hombros asegurados?
- 1 Cinturones de seguridad durante despegues y aterrizajes; arneses durante despegues y aterrizajes.
 - 2 Cinturones de seguridad durante despegues y aterrizajes; arneses durante el despegue y aterrizajes y en ruta.
 - X 3** Cinturones de seguridad durante despegues y aterrizajes y en ruta ; arneses durante despegues y aterrizajes.
- 3 085 Con respecto a los pasajeros, que obligación ,si hubiera, tiene un piloto al mando referente al uso de los cinturones de seguridad?
- 1 El piloto al mando debe dar instrucciones a los pasajeros a mantener los cinturones de seguridad asegurados durante el vuelo entero
 - X 2** El piloto al mando debe dar un briefing a los pasajeros acerca del uso de los cinturones de seguridad y notificarles asegurarlos durante taxeos, despegues, y aterrizajes.
 - 3 El piloto al mando no tiene obligación con respecto al uso de los cinturones de seguridad para los pasajeros.
- 3 086 Con ciertas excepciones, los cinturones de seguridad de pasajeros requieren estar asegurados durante:
- X 1** Taxeos,despegues, y aterrizajes
 - 2 Todas las condiciones de vuelo
 - 3 Vuelos en aire turbulento
- 3 087 Los cinturones de seguridad se requiere que estén debidamente ajustados, esto se refiere a cuáles personas en una aeronave y cuándo?
- 1 Pilotos únicamente, durante despegues y aterrizajes
 - X 2** Pasajeros, solamente durante taxeos, despegues, y aterrizajes
 - 3 Cada persona a bordo la aeronave durante el vuelo entero
- 3 089 Cuál aeronave tiene el derecho de paso sobre cualquier otro tráfico aéreo?
- 1 Un globo
 - X 2** Una aeronave en problemas
 - 3 Una aeronave en una aproximación final para aterrizar
- 3 090 Qué acción se requiere cuando dos aeronaves de la misma categoría convergen, pero no de frente?
- 1 La aeronave más rápida deberá ceder el paso
 - X 2** La aeronave a la izquierda deberá ceder el paso
 - 3 Cada aeronave deberá ceder el paso a la derecha
- 3 091 Cuál aeronave tiene el derecho de paso sobre las otras aeronaves listadas?
- X 1** Planeador.
 - 2 Dirigible.
 - 3 Una aeronave reabasteciendo a otra aeronave.
- 3 092 Un avión y un dirigible están convirgiendo. Si el dirigible está a la izquierda de la posición del avión, cuál aeronave tiene el derecho de paso?
- X 1** El dirigible.
 - 2 El avión.

- 3 Cada piloto debería de alterar el curso a la derecha.
- 3 093 Cuál aeronave tiene el derecho de paso sobre las otras aeronaves listadas?
- 1 Dirigible.
 - 2 Una aeronave remolcando a otra aeronave.
 - 3 Giroplano.
- 3 094 Que acción deberían tomar los pilotos de un planeador y una aeronave si están en curso de colisión de frente?
- 1 El piloto de la aeronave debería ceder el paso a la izquierda
 - 2 El piloto del planeador debería ceder el paso a la derecha
 - 3 Ambos pilotos deberían ceder el paso a la derecha
- 3 095 Cuando dos o más aeronaves están aproximándose a un aeropuerto para aterrizar, el derecho de paso le corresponde a la aeronave:
- 1 Que tiene a la otra aeronave a su derecha
 - 2 Que es menos maniobrable
 - 3 A la altitud más baja, pero no deberá aprovecharse de esta regla para adelantársele a la otra
- 3 096 Un hidroavión y una lancha motora están en cursos cruzados. Si la lancha motora está a la izquierda del hidroavión, cuál tiene el derecho de paso?
- 1 La lancha motora.
 - 2 El Hidroavión.
 - 3 Ambos deberían de alterar el curso a la derecha
- 3 097 A menos que se autorice otra cosa, cuál es la máxima velocidad indicada en la cual una persona puede operar una aeronave debajo de 10,000 pies MSL?
- 1 200 nudos
 - 2 250 nudos
 - 3 288 nudos
- 3 101 Excepto cuando sea necesario para despegues y aterrizajes, cual es la altitud mínima segura que un piloto opere una aeronave en cualquier lugar ?
- 1 Una altitud permitiendo, si falla una unidad de motor, un aterrizaje de emergencia sin riesgos indebidos a personas o propiedad en la superficie.
 - 2 Una altitud de 500 pies sobre la superficie y no más cerca de 500 pies de cualquier persona, vehiculo, o estructura.
 - 3 Una altitud de 500 pies sobre el obstáculo más alto entre un radio horizontal de 1,000 pies.
- 3 102 Excepto cuando sea necesario para despegue y aterrizaje. Cuál es la mínima altitud segura requerida para que un piloto opere una aeronave sobre áreas congestionadas?
- 1 Una altitud de 1000 pies por encima de cualquier persona.
 - 2 Una altitud de 500 pies por encima del obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 1000 pies de la aeronave.
 - 3 Una altitud de 1000 pies del obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 2000 pies de la aeronave.
- 3 103 Excepto cuando sea necesario para despegues y aterrizajes, cuál es la altitud mínima segura requerida para que un piloto opere una aeronave sobre otra cosa que no sea un área congestionada?
- 1 Una altitud permitiendo, si falla una unidad de motor, un aterrizaje de emergencia sin peligros indebidos a personas o propiedad en la superficie.

- 2 Una altitud de 500 pies AGL, excepto sobre mar abierto o un área escasamente poblada, que requiere 500 pies de cualquier persona, barco, vehículo, o estructura.
- 3 Una altitud de 500 pies sobre el obstáculo más alto dentro de un radio de 1,000 pies.
- 3 104 Excepto cuando sea necesario para despegues o aterrizajes, cuál es la distancia mínima en la que no deberá ser operada una aeronave de cualquier persona, barco, vehículo, o estructura?
- 1 500 pies.
- 2 700 pies.
- 3 1,000 pies
- 3 105 Si un ajuste altimétrico no está disponible antes del vuelo, a qué altitud debería el piloto ajustar el altímetro?
- 1 La elevación del aeropuerto más cercano corregido a MSL
- 2 La elevación del aérea de salida
- 3 Altitud presión corregida para temperatura no estandar
- 3 106 Antes del despegue, a qué altitud o ajuste altimétrico debería ser ajustado el altímetro?
- 1 El ajuste altimétrico local actual, si está disponible, o la elevación del aeropuerto de salida.
- 2 La altitud densidad corregida del aeropuerto de salida.
- 3 La altitud de presión corregida para el aeropuerto de salida.
- 3 107 A qué altitud debería de ser ajustado el altímetro a 29.92 cuando se asciende al nivel de vuelo en crucero?
- 1 14,500 pies MSL
- 2 18,000 pies MSL
- 3 24,000 pies MSL
- 3 108 Cuando se ha obtenido una autorización del ATC, ningún piloto al mando podrá desviarse de esa autorización, a menos que el piloto obtenga una autorización enmendada. la única excepción a esta regulación es :
- 1 Cuando la autorización afirma (a discreción del piloto).
- 2 En una emergencia.
- 3 Si la autorización lleva una restricción
- 3 109 Cuándo se le requiere a un piloto someter un reporte detallado de una emergencia que lo causó desviarse de una autorización del ATC?
- 1 Cuando sea requerido por el ATC.
- 2 Inmediatamente.
- 3 Dentro de 7 días.
- 3 112 Cuál señal luminosa desde la torre de control autoriza al piloto para taxear?
- 1 Verde intermitente
- 2 Verde fija
- 3 Blanca intermitente
- 3 114 Una señal luminosa blanca intermitente desde la torre de control hacia una aeronave que está rodando es una indicación para:
- 1 Rodar a mayor velocidad
- 2 Rodar solamente en las áreas para rodaje y no cruzar ninguna pista
- 3 Retornar al punto de partida en el aeródromo

- 3 122 Cuál de las siguientes es lo apropiado para un helicóptero que se está aproximando a un aeropuerto para aterrizar?
- 1 Permanecer debajo de la altitud del patrón de tráfico de aviones
 - X 2** Evitar el flujo de tráfico de alas fijas
 - 3 Volar tráfico a mano derecha
- 3 131Cuál es el requisito de combustible específico para vuelos VFR durante horas diurnas en un avión ?
- 1 Suficiente para completar el vuelo a una velocidad de crucero normal con condiciones de viento adversas.
 - X 2** Suficiente para volar hasta el primer punto de aterrizaje deseado y luego volar por 30 minutos a una velocidad de crucero normal.
 - 3 Suficiente para volar hasta el primer punto de aterrizaje deseado y luego volar por 45 minutos a una velocidad de crucero normal
- 3 132 Cuál es el requisito específico de combustible para vuelos bajo VFR de noche en una aeronave?
- 1 Suficiente para completar el vuelo a una velocidad de crucero normal con condiciones de viento adversas
 - 2 Suficiente para volar hasta el primer punto de aterrizaje y luego volar por treinta minutos a una velocidad de crucero normal.
 - X 3** Suficiente para volar hasta el primer punto de aterrizaje y luego volar por 45 minutos a una velocidad de crucero normal.
- 3 147 Durante operaciones a altitudes mayores a 1,200 pies AGL y mayores a 10,000 pies MSL inclusive, la distancia mínima sobre los requisitos de nubes para vuelos VFR es:
- 1 500 pies
 - X 2** 1,000 pies
 - 3 1,500 pies
- 3 155 Cuál altitud de crucero es apropiada para un vuelo VFR en un curso magnético de 135 grados?
- 1 En miles de pies pares
 - 2 En miles de pies pares más 500
 - X 3** En miles de pies impares más 500
- 3 156 Qué altitud de crucero VFR es aceptable para un vuelo en una Aerovía Victor con un curso magnético de 175 grados? El terreno está a menos de 1000 pies.
- 1 4,500 pies
 - 2 5,000 pies
 - X 3** 5,500 pies
- 3 157 Qué altitud de crucero VFR es apropiada cuando se vuela encima de 3,000 pies AGL en un curso magnético de 185 grados?
- 1 4,000 pies
 - X 2** 4,500 pies
 - 3 5,000 pies
- 3 167 Ninguna persona puede operar una aeronave en vuelos de acrobacia cuando:
- 1 La visibilidad de vuelo es menor a 5 millas.
 - X 2** Está sobre cualquier área congestionada por una ciudad, pueblo, o población
 - 3 Está a menos de 2,500 pies AGL.
- 3 169 Cuál es la altitud más baja permitida para vuelos de acrobacia?

- 1 1,000 pies AGL
 - X 2** 1,500 pies AGL
 - 3 2,000 pies AGL
- 3 170 Ninguna persona puede operar una aeronave para vuelos de acrobacia cuando la visibilidad de vuelo es menor que:
- X 1** 3 millas
 - 2 5 millas
 - 3 7 millas
- 3 171 Un paracaídas de silla debe haber sido empacado por un empacador certificado y habilitado apropiadamente dentro de los precedentes :
- 1 60 días
 - 2 90 días
 - X 3** 120 días
- 3 172 Un paracaídas de silla aprobado podrá ser transportado en una aeronave para uso de emergencia si ha sido empacado por un empacador apropiadamente habilitado dentro de los precedentes :
- X 1** 120 días
 - 2 180 días
 - 3 365 días
- 3 173 Con ciertas excepciones, cuando debería cada ocupante de una aeronave, tener puesto un paracaídas aprobado?
- 1 Cuando se haya removido una puerta de la aeronave para facilitar a los paracaídas.
 - X 2** Cuando la nariz de la aeronave se inclina intencionalmente hacia arriba o hacia abajo en 30 grados o mas
 - 3 Cuando se banquee intencionalmente en exceso de 30 grados.
- 3 201 Las cuatro fuerzas que actúan sobre un avión en vuelo son:
- X 1** Sustentación, peso, aceleración, y resistencia
 - 2 Sustentación, peso, gravedad, y aceleración
 - 3 Sustentación, gravedad, potencia, y fricción
- 3 202 Cuándo están equilibradas las cuatro fuerzas que actúan sobre una aeronave?
- X 1** Durante el vuelo recto y nivelado
 - 2 Cuando la aeronave está acelerando
 - 3 Cuando la aeronave está reposando en tierra
- 3 204 El término ángulo de ataque se define como el ángulo:
- X 1** Entre la línea de cuerda del ala y el viento relativo
 - 2 Entre el ángulo de ascenso del avión y el horizonte
 - 3 Formado por el eje longitudinal del avión y la línea de cuerda del ala
- 3 205Cuál es la relación entre sustentación, resistencia, aceleración, y peso cuando el avión está en vuelo recto y nivelado?
- X 1** Sustentación es igual al peso y la aceleración es igual a la resistencia
 - 2 Sustentación, resistencia, y peso son iguales a la aceleración
 - 3 Sustentación y peso son iguales a la aceleración y la resistencia

- 3 207 En cual condicion de vuelo es mayor el efecto de torque en un avion monomotor?
- 1 Baja velocidad, alta potencia, alto angulo de ataque.
 - 2 Baja velocidad, baja potencia, bajo angulo de ataque.
 - 3 Alta velocidad, alta potencia, alto angulo de ataque.
- 3 208 La tendencia de viraje a la izquierda de un avión causado por el factor P es el resultado de :
- 1 La rotación (en sentido de las manecillas del reloj) del motor y la hélice moviendo el avión en sentido contrario a las manecillas del reloj .
 - 2 La pala de la hélice descendiendo a la derecha, produciendo mayor empuje que la pala ascendiendo a la izquierda.
 - 3 Las fuerzas giroscópicas aplicadas a las palas rotativas de la hélice actuando 90 grados por delante del punto donde se aplicó la fuerza.
- 3 209 Cuándo causa el factor-P que le avión se guiñe a la izquierda?
- 1 A ángulos de ataque bajos
 - 2 A ángulos de ataque altos
 - 3 A velocidades altas
- 3 210 Un avión que se dice inherentemente estable:
- 1 Será difícil que entre en pérdida(stall)
 - 2 Requerirá menos esfuerzo para ser controlado
 - 3 No entrará en barrena
- 3 211 Qué determina la estabilidad longitudinal de un avión?
- 1 La ubicación del CG con respecto al centro de sustentación
 - 2 La efectividad del estabilizador horizontal, el timón direccional, y la aleta de compensación(trim tab)
 - 3 La relación del empuje y la sustentación con respecto al peso y la resistencia
- 3 212 Qué causa que un avión(excepto uno con cola en T) se incline con la nariz hacia abajo cuando la potencia es reducida y los controles no son ajustados?
- 1 El CG se mueve hacia adelante cuando la aceleración y la resistencia se reducen
 - 2 La deflexión descendente del aire sobre los elevadores del torbellino de la hélice es reducida y la efectividad del elevador es reducida
 - 3 Cuando el empuje es reducido menor que el peso, la sustentación también es reducida y las alas ya no pueden soportar el peso
- 3 213 Cuál es el propósito del timón direccional en el avión?
- 1 Para controlar la guiñada
 - 2 Para controlar la tendencia de sobrebanqueo
 - 3 Para controlar el balanceo
- 3 217 La cantidad de carga en exceso que puede ser impuesta sobre el ala de un avión depende de:
- 1 La posición del CG
 - 2 La velocidad del avión
 - 3 La forma abrupta en que la carga es aplicada
- 3 218 Cuál maniobra de vuelo básica incrementa el factor de carga de un avión en comparación al vuelo recto y nivelado?
- 1 Ascensos
 - 2 Virajes
 - 3 Stalls

- 3 219 Una de las funciones principales de los flaps durante aproximaciones y aterrizajes es:
- 1 Disminuir el ángulo de descenso sin incrementar la velocidad
 - 2 Permitir una toma de contacto a una velocidad indicada mayor
 - 3 Incrementar el ángulo de descenso sin incrementar la velocidad
- 3 220 Cuál es uno de los propósitos de los flaps?
- 1 Permite al piloto realizar aproximaciones más pronunciadas para aterrizar sin incrementar la velocidad
 - 2 Releva al piloto de mantener presión continua sobre los controles
 - 3 Disminuye el área alar para variar la sustentación
- 3 221 Temperaturas de motor excesivamente altas podrían:
- 1 Causar daños a las mangueras de conducción térmica y deformación de las aletas de enfriamiento del cilindro
 - 2 Causar pérdida de potencia, consumo excesivo de aceite, y posibles daños internos permanentes de motor
 - 3 No afectar apreciablemente el motor de una aeronave
- 3 222 Si la temperatura de aceite del motor y los indicadores de temperatura de la cabeza del cilindro han excedido su rango de operación normal, el piloto pudo haber estado operando con:
- 1 La mezcla ajustada demasiado rica
 - 2 Presión del aceite más alta que lo normal
 - 3 Demasiada potencia y con la mezcla ajustada pobremente
- 3 223 El propósito del sistema de encendido doble en el motor de una aeronave es para ofrecer:
- 1 Mejor rendimiento del motor
 - 2 Distribución uniforme del calor
 - 3 Presión balanceada de la cabeza de cilindros
- 3 224 En aeronaves equipadas con bombas de combustible, la práctica de operar un tanque de combustible hasta vaciarlo completamente, antes de cambiar de tanques no es aconsejable porque:
- 1 La bomba de combustible impulsada por el motor o la bomba auxiliar eléctrica de combustible podría bombear aire al sistema de combustible y causar una bolsa de vapor
 - 2 La bomba impulsada por el motor es lubricada por el combustible y operar con un tanque seco podría causar una falla en la bomba
 - 3 Cualquier sustancia ajena en el tanque será bombeada al sistema de combustible
- 3 225 El principio operacional de los carburadores de tipo flotador se basa en:
- 1 Regulación automática del aire en el venturi conforme la aeronave gana altitud
 - 2 Diferencia en la presión del aire en la entrada del venturi y el aire entrando
 - 3 Incremento de la velocidad del aire en la entrada del venturi causando un incremento en la presión del aire
- 3 226 El propósito básico de ajustar la mezcla combustible/aire en altitud es para:
- 1 Disminuir la cantidad de combustible en la mezcla para compensar la densidad de aire incrementada
 - 2 Disminuir el flujo de combustible para compensar la densidad de aire disminuida
 - 3 Incrementar la cantidad de combustible en la mezcla para compensar la disminución en la presión y densidad del aire
- 3 227 Durante la prueba de motores (run-up) en un aeropuerto de alta elevación, el piloto nota una ligera aspereza del motor que no es afectada por el chequeo de los magnetos pero que se empeora durante el

chequeo de calor del carburador. Bajo estas circunstancias, cuál sería la acción inicial más lógica?

- 1 Revisar los resultados obtenidos con un ajuste más pobre de la mezcla
 - 2 Taxear nuevamente hasta la línea de vuelo para un chequeo de mantenimiento
 - 3 Reducir la presión de manifold para controlar la detonación
- 3 228 Mientras se está en crucero a 9,500 pies MSL, la mezcla combustible/aire es ajustada correctamente. Qué ocurriría si se realiza un descenso hasta 4,500 pies MSL sin reajustar la mezcla?
- 1 La mezcla combustible/aire podría volverse excesivamente pobre
 - 2 Habría más combustible en los cilindros que lo necesario para la combustión normal, y el exceso de combustible absorberá el calor y enfriará el motor
 - 3 La mezcla excesivamente rica creará mayores temperaturas en la cabeza del cilindro y podría causar detonación
- 3 229 Cuál condición es más favorable para el desarrollo de hielo en el carburador?
- 1 Cualquier temperatura bajo congelamiento y una humedad relativa menor a 50 %
 - 2 Temperatura entre 32 y 50 grados F y baja humedad
 - 3 Temperatura entre 20 y 70 grados F y alta humedad
- 3 230 La posibilidad de hielo en el carburador existe aún cuando la temperatura del aire ambiente sea:
- 1 Tan alta como a 70 grados F y la humedad relativa sea alta
 - 2 Tan alta como a 95 grados F y haya humedad visible
 - 3 Tan baja como a 0 grados F y la humedad relativa sea alta
- 3 231 Si una aeronave está equipada con una hélice de paso fijo y un carburador de tipo flotador, la primera indicación de hielo en el carburador probablemente sería:
- 1 Una caída en la temperatura del aceite y en la temperatura de la cabeza de los cilindros
 - 2 Aspereza del motor
 - 3 Disminución de RPM
- 3 232 Aplicando el aire caliente del carburador:
- 1 Resultará en más aire entrando al carburador
 - 2 Enriquecerá la mezcla combustible/aire
 - 3 No afectará la mezcla combustible/aire
- 3 233 Qué cambio ocurre en la mezcla combustible/aire cuando aire caliente del carburador es aplicado?
- 1 Una disminución en RPM resulta de la mezcla empobrecida.
 - 2 La mezcla de combustible/aire se torna mas rica.
 - 3 La mezcla de combustible/aire se torna más pobre
- 3 234 Generalmente, el aire caliente del carburador tiende a:
- 1 Disminuir el rendimiento del motor
 - 2 Incrementar el rendimiento del motor
 - 3 No tiene efecto sobre el rendimiento del motor
- 3 235 La presencia de hielo en el carburador en una aeronave equipada con una hélice de paso fijo puede ser verificada al aplicar aire caliente del carburador y notando:
- 1 Un aumento en las RPM y luego una disminución gradual en las RPM
 - 2 Una disminución en las RPM y luego una indicación constante en las RPM
 - 3 Una disminución en las RPM y luego un incremento gradual en las RPM
- 3 236 Con respecto al hielo en el carburador, los sistemas de carburador de tipo flotador en comparación a los

sistemas de combustible inyectados, generalmente son considerados:

- 1 Más susceptibles a congelarse
 - 2 Igualmente susceptibles a congelarse
 - 3 Susceptibles a congelarse solamente cuando haya humedad visible presente
- 3 237 Si el octanaje de combustible usado en el motor de una aeronave es menor que el especificado para el motor, probablemente causará:
- 1 Una mezcla de combustible y aire que no es uniforme en todos los cilindros
 - 2 Temperaturas de cabeza de cilindro más bajas
 - 3 Detonación
- 3 238 La detonación ocurre en un motor recíproco de una aeronave cuando:
- 1 Las bujías están sucias o en circuito o el alambrado está defectuoso
 - 2 Puntos calientes en la cámara de combustión encienden la mezcla combustible/aire por adelantado de la ignición normal
 - 3 La carga no quemada en los cilindros explota en lugar de quemarse normalmente
- 3 239 Si un piloto sospecha que el motor (con una hélice de paso fijo) está detonando durante el ascenso después del despegue, la acción correctiva inicial a tomar, sería:
- 1 Empobrecer la mezcla
 - 2 Bajar la nariz levemente para incrementar la velocidad
 - 3 Aplicar aire caliente del carburador
- 3 240 Ignición de la mezcla combustible/aire antes del encendido normal de chispa se conoce como:
- 1 Combustión
 - 2 Pre-ignición
 - 3 Detonación
- 3 241 Una causa probable de que la temperatura de la cabeza de los cilindros y los indicadores de la temperatura del aceite del motor exceden sus parámetros de operación normales es:
- 1 Usar un combustible de un octanaje menor que el especificado
 - 2 Usar un combustible de un octanaje mayor que el especificado
 - 3 Operar con una presión de aceite mayor que la normal
- 3 242 Qué tipo de combustible puede ser utilizado para una aeronave si el octanaje recomendado no está disponible?
- 1 Gas de aviación del octanaje mayor más próximo
 - 2 Gas de aviación del octanaje menor más próximo
 - 3 Gas automotriz sin plomo del mismo octanaje
- 3 243 Llenar los tanques después del último vuelo del día se considera un buen procedimiento operacional porque esto:
- 1 Forzará cualquier agua existente hacia arriba del tanque, lejos de las líneas de combustible hacia el motor
 - 2 Prevedrá la expansión de combustible eliminando el espacio de aire en los tanques
 - 3 Prevedrá la condensación de humedad eliminando el espacio de aire en los tanques
- 3 244 Para el enfriamiento interno, los motores recíprocos de aeronave son especialmente dependientes de:
- 1 Un termostato funcionando correctamente
 - 2 Aire fluyendo sobre el múltiple de escape
 - 3 La circulación de aceite lubricante

- 3 245 Una indicación de la temperatura de aceite del motor anormalmente alta podría ser causada por:
- 1 El nivel de aceite estando muy bajo
 - 2 Operar con un aceite de viscosidad demasiado alta
 - 3 Operar con una mezcla excesivamente rica
- 3 246 Qué efecto tiene la altitud densidad alta comparada con la altitud densidad baja con respecto a la eficiencia de una hélice y por qué?
- 1 La eficiencia aumenta debido a que existe menos fricción en las palas de la hélice.
 - 2 La eficiencia se reduce debido a que la hélice ejerce menos fuerza a altitudes densidad mayores que a altitudes densidad menores.
 - 3 La eficiencia es reducida debido al incremento de la fuerza de la hélice en el aire menos denso.
- 3 247 Si el tubo pitot y las tomas estáticas exteriores se obstruyen, cuáles instrumentos se verían afectados?
- 1 El altímetro, el indicador de velocidad, y el indicador de viraje e inclinación
 - 2 El altímetro, el indicador de velocidad, y el indicador de velocidad vertical
 - 3 El altímetro, el indicador de actitud, y el indicador de viraje e inclinación
- 3 248 Cuál instrumento se volverá inoperativo si se obstruye el tubo pitot?
- 1 El altímetro
 - 2 El indicador de velocidad vertical
 - 3 El indicador de velocidad (anemómetro)
- 3 249 Cuál(es) instrumento(s) se vuelven inoperativos si las tomas estáticas se obstruyen?
- 1 Solamente el indicador de velocidad (anemómetro)
 - 2 Solamente el altímetro
 - 3 El indicador de velocidad, el altímetro, y el indicador de velocidad vertical
- 3 254 El ajuste altimétrico es el valor al cual la escala de presión barométrica del altímetro es ajustado para el altímetro indique:
- 1 Altitud calibrada a la altitud del campo
 - 2 Altitud absoluta a la elevación del campo
 - 3 Altitud verdadera a la elevación del campo
- 3 255 Cómo es afectado el altímetro por las variaciones en la temperatura?
- 1 Los niveles de presión ascienden en los días calientes y la altitud indicada es menor que la altitud verdadera
 - 2 Temperaturas más altas expanden los niveles de presión y la altitud indicada es mayor que la altitud verdadera.
 - 3 Temperaturas más bajas disminuyen los niveles de presión y la altitud indicada es menor que la altitud verdadera.
- 3 256 Qué es altitud verdadera?
- 1 La distancia vertical de la aeronave sobre el nivel del mar.
 - 2 La distancia vertical de la aeronave sobre la superficie.
 - 3 La altitud sobre el plano de referencia estándar
- 3 257 Qué es altitud absoluta?
- 1 La altitud leída directamente desde el altímetro
 - 2 La distancia vertical de la aeronave sobre la superficie

- 3 La altitud sobre el plano de referencia estándar
- 3 258 Qué es altitud densidad?
- 1 La altitud sobre el plano de referencia estandar
 - X 2** La altitud presión corregida para temperaturas no estándar
 - 3 La altitud leída directamente del altímetro
- 3 259 Qué es altitud presión?
- 1 La altitud indicada corregida para error de posición e instalación
 - X 2** La altitud indicada cuando la escala de la presión barométrica está ajustada a 29.92
 - 3 La altitud indicada corregida para presión y temperatura no estándar
- 3 260 Bajo que condición es la altitud indicada igual que la altitud verdadera?
- 1 Si el altímetro no tiene errores mecanicos
 - X 2** Cuando esta al nivel del mar bajo condiciones estandares
 - 3 Cuando esta a 18,000 pies MSL con el altímetro ajustado a 29.92
- 3 261 Si fuera necesario ajustar el altímetro desde 29.15 hg. Hasta 29.85 hg., cual cambio ocurré?
- 1 Un incremento de 70 pies en la altitud indicada
 - 2 Un incremento de 70 pies en la altitud densidad
 - X 3** Un incremento de 700 pies en la altitud indicada
- 3 262 El sistema pitot suministra presión de impacto para cuál instrumento?
- 1 El altímetro
 - 2 El indicador de velocidad vertical
 - X 3** El indicador de velocidad (anemómetro)
- 3 263 Al aumentar la altitud, la velocidad indicada en la cual un avión dado entra en stall en una configuración particular:
- 1 Disminuirá conforme disminuye la velocidad verdadera
 - 2 Disminuirá conforme incrementa la velocidad verdadera
 - X 3** Permanecerá igual sin importar la altitud
- 3 264 Qué representa la línea roja en un indicador de velocidad?
- 1 Velocidad de maniobras
 - 2 Velocidad de aire turbulento
 - X 3** Velocidad de nunca exceder
- 3 279 La desviación de una brújula magnética es causada por:
- 1 La presencia de defectos en los imanes permanentes de la brújula
 - 2 La diferencia en la ubicación entre el norte verdadero y el norte magnético.
 - X 3** Los campos magnéticos dentro del avión que distorsionan las líneas de fuerza magnética.
- 3 280 En el hemisferio norte una brujula magnetica normalmente indicaría inicialmente un viraje hacia el oeste si:
- 1 Se entra a un viraje izquierdo desde un rumbo al norte.
 - X 2** Se entra en viraje derecho desde un rumbo al norte
 - 3 La aeronave es acelerada mientras está en rumbo norte.
- 3 282 En el hemisferio Norte, una brújula magnetica normalmente indicaría un viraje hacia el Norte si:
- 1 Se entra a un viraje derecho desde un rumbo al este.

- 2 Se entra a un viraje izquierdo desde un rumbo al oeste.
X 3 La aeronave es acelerada mientras está en rumbo hacia el este u oeste.
- 3 283 En el hemisferio Norte, la brújula magnética normalmente indicaría un viraje hacia el Sur cuando:
1 Se entra a un viraje izquierdo desde un rumbo hacia el este
2 Se entra a un viraje derecho desde un rumbo al oeste.
X 3 La aeronave es desacelerada cuando esta en rumbo hacia el oeste
- 3 284 En el Hemisferio Norte si una aeronave es acelerada o desacelerada, la brújula magnética normalmente indicaría :
1 Un viraje momentáneamente
X 2 Correctamente cuando está en rumbo hacia el Norte o Sur
3 Un viraje hacia el Sur
- 3 286 En vuelo, cuándo son precisas las indicaciones de una brújula magnética?
X 1 Solo en vuelo recto y nivelado, no acelerado
2 Siempre y cuando la velocidad sea constante
3 Durante virajes si la inclinación no excede los 18 grados
- 3 287 Un avión ha sido cargado de tal manera que el CG está localizado detrás del límite trasero del CG. Una característica de vuelo indeseable que podría experimentar un piloto con este avión sería:
1 Una carrera de despegue más larga
X 2 Dificultad en poder recuperarse de una condición de stall
3 Un stall a una velocidad más alta que la normal
- 3 288 Cargando un avión al máximo CG trasero causará que el avión sea:
X 1 Menos estable a todas las velocidades
2 Menos estable a velocidades bajas, pero más estable a altas velocidades
3 Menos estable a altas velocidades, pero más estable a velocidades bajas
- 3 289 Si la temperatura exterior (OAT) a una altitud dada es más caliente que la estándar, la altitud densidad es:
1 Igual que la altitud presión
2 Menor que la altitud presión
X 3 Mayor que la altitud presión
- 3 290 Cuál combinación de condiciones atmosféricas reducirá el rendimiento de despegue y ascenso de una aeronave?
1 Baja temperatura, baja humedad relativa, y baja altitud densidad
2 Alta temperatura, baja humedad relativa, y baja altitud densidad
X 3 Alta temperatura, alta humedad relativa y alta altitud densidad
- 3 300 Qué efecto, si hubiera, tendría la humedad alta sobre el rendimiento de una aeronave?
1 Incrementa el rendimiento
X 2 Disminuye el rendimiento
3 No tiene ningún efecto sobre el rendimiento
- 3 301 Cuál fuerza hace que un avión vire?
X 1 La componente horizontal de levantamiento
2 La componente vertical de levantamiento

- 3 La fuerza centrífuga
- 3 302 Cuando se taxa con segmentos de viento de cola fuertes, cuáles posiciones de los alerones se deben de utilizar?
- 1 Alerón abajo del lado a favor del viento
 - 2 Alerones en neutro
 - 3 Alerón abajo del lado donde sopla el viento.
- 3 309 En qué condición de vuelo debe estar una aeronave para que entre en barrena?
- 1 Parcialmente en stall con un ala baja
 - 2 En una espiral de clavado pronunciado
 - 3 En condición de stall
- 3 310 Durante una barrena hacia la izquierda, cuál(es) alas están en stall?
- 1 Ambas están en stall
 - 2 Ninguna está en stall
 - 3 Solamente el ala izquierda está en stall
- 3 311 El ángulo de ataque al cual un ala de una aeronave entra en pérdida(stall):
- 1 Aumentará si el C.G. se mueve hacia delante.
 - 2 Cambiará con un aumento en el peso bruto.
 - 3 Permanecerá igual sin importar el peso bruto.
- 3 312 Qué es efecto de tierra?
- 1 El resultado de la interferencia de la superficie de la tierra con los patrones de flujo de aire de una aeronave.
 - 2 El resultado de una alteración en los patrones de flujo de aire aumentando la resistencia inducida en las alas de una aeronave.
 - 3 El resultado de ruptura de los patrones de flujo de aire en las alas de una aeronave hasta el punto en que las alas ya no puedan soportar más al avión en vuelo.
- 3 313 La flotación causada por el fenómeno del efecto de tierra será más notable durante una aproximación para el aterrizaje cuando es:
- 1 Menor que el largo de la envergadura del ala sobre la superficie
 - 2 Dos veces el largo de la envergadura del ala sobre la superficie
 - 3 A un ángulo de ataque mayor que lo normal
- 3 314 De qué debe estar consciente un piloto como resultado del efecto de tierra?
- 1 Los vórtices de las puntas de las alas se incrementan creando problemas de turbulencia de estela para aeronaves llegando o saliendo
 - 2 Disminuye la resistencia inducida; por lo tanto, cualquier velocidad en exceso al momento del flare (paralela) podría causar una flotación considerable
 - 3 Un aterrizaje de stall completo requerirá una menor desviación del elevador hacia arriba que un stall completo cuando es realizado fuera del efecto de tierra
- 3 315 El efecto de tierra es más probable que resulte en cuál problema:
- 1 Asentándose a la superficie abruptamente durante el aterrizaje
 - 2 Estar en el aire antes de alcanzar la velocidad de despegue recomendada
 - 3 Inhabilidad de poder estar en el aire, aunque la velocidad sea suficiente para las necesidades de despegue normales

- 3 316 Durante una aproximación a stall, el factor de carga incrementando causará que el avión:
- 1 Entre en stall a una velocidad mayor
 - 2 Tienda a entrar en barrena
 - 3 Sea más difícil de controlar
- 3 319 El diferencial de sustentación que existe entre la pala del rotor principal avanzando y la pala del rotor principal retirándose se conoce como
- 1 efecto de flujo transversal
 - 2 desimetría de sustentación
 - 3 Oscilación en el plano de rotación (HUNTING)
- 3 320 Durante el vuelo en crucero hacia adelante con una velocidad y altitud constante, las palas individuales del rotor, cuando se comparan una con otra, están operando
- 1 con incremento de sustentación en la pala retirándose
 - 2 con una disminución en el ángulo de ataque en la pala avanzando
 - 3 a una velocidad desigual, ángulos de ataque desiguales y momentos de sustentación iguales
- 3 321 El doblaje hacia arriba de las palas del rotor resultado de la combinación de la sustentación y la fuerza centrífuga se conoce como:
- 1 coneo
 - 2 golpeteo de pala
 - 3 inercia
- 3 322 Cuando una pala se bate hacia arriba, el CG se mueve más cerca de su eje de rotación dándole a la pala una tendencia a
- 1 desacelerar
 - 2 acelerar
 - 3 estabilizar su velocidad rotacional
- 3 323 Durante un hover, un helicóptero tiende a derivar a la derecha. Para compensar esto, algunos helicópteros tienen
- 1 el rotor de cola inclinado a la izquierda
 - 2 el rotor de cola inclinado a la derecha
 - 3 mástil reglado al lado izquierdo
- 3 324 Cuál es el resultado del fenómeno conocido como efecto en tierra?
- 1 El ángulo de ataque inducido de cada pala de rotor se incrementa
 - 2 El vector de sustentación se vuelve más horizontal
 - 3 El ángulo de ataque generando sustentación se incrementa
- 3 325 Sustentación de traslación es el resultado de:
- 1 disminución en la eficiencia del rotor
 - 2 velocidad
 - 3 ambos, velocidad y velocidad terrestre
- 3 326 El propósito principal del sistema del rotor de cola es para
- 1 asistir cuando se efectúa un viraje coordinado
 - 2 mantener el rumbo durante el vuelo hacia adelante
 - 3 contrarrestar el efecto de torque del rotor principal
- 3 327 Si las RPM son bajas y la presión del manifold es alto, que acción inicial correctiva se deberá tomar?

- 1 aumentar la potencia
X 2 bajar el paso colectivo
 3 subir el paso colectivo
- 3 328 El propósito de la bisagra de arrastre en un helicóptero de tres palas totalmente articulado es el compensar
X 1 el efecto de Coriolis
 2 cono
 3 desbalance geométrico
- 3 329 Las velocidades altas, particularmente en aire turbulento, deberá ser evitado principalmente porque existe la posibilidad de
 1 un cabeceo positivo abrupto
X 2 una pérdida de la pala que retrocede
 3 un desarrollo de una vibración de baja frecuencia
- 3 331 Cuando se opera a altas velocidades de vuelo hacia adelante, las pérdidas de la pala que retrocede son más comunes que sucedan bajo qué condición?
 1 bajo peso bruto y baja altitud presión
 2 altas RPM y baja altitud presión
X 3 virajes pronunciados en aire turbulento
- 3 332 La resonancia terrestre es más común que se desarrolle cuando
 1 en tierra y el desarrollo de vibraciones armoniosas entre el rotor principal y el rotor de cola
X 2 una serie de golpes causan que el sistema de rotor se desbalancee
 3 existe una combinación de una disminución en el ángulo de ataque en la pala que avanza y un aumento del ángulo de ataque de la pala que retrocede
- 3 333 Mientras se esté en vuelo recto y nivelado en un helicóptero, el piloto experimenta vibraciones de baja frecuencia (100 a 400 ciclos por minuto). Estas vibraciones son asociadas normalmente con:
 1 el motor
 2 el ventilador de enfriamiento
X 3 el rotor principal
- 3 334 Seleccione el componente del helicóptero, que si está defectuoso, podría causar vibraciones de mediana frecuencia
X 1 rotor de cola
 2 rotor principal
 3 motor
- 3 335 La razón principal de que el área sombreada de Altura vs Cuadro de Velocidad debe ser evitado es
 1 turbulencia cerca de la superficie puede desfazar los amortiguadores de la pala
 2 las RPM del rotor pueden decaer antes del contacto con la tierra se hace si ocurre una falla del motor
X 3 insuficiente velocidad será disponible para asegurar un aterrizaje seguro en caso de que ocurra una falla de motor
- 3 381 Todo proceso físico meteorológico es acompañado por, o es el resultado del:
 1 Movimiento del aire
 2 Diferencial de presión
X 3 Intercambio de calor

- 3 382 Qué causa variaciones en los ajustes altimétricos entre los puntos de reporte meteorológicos?
- 1 Calentamiento desigual de la superficie de la tierra
 - 2 Variación en la elevación del terreno
 - 3 La fuerza de coriolis
- 3 386 Cuáles son los valores estándares de temperatura y presión al nivel del mar?
- 1 15 grados C y 29.92 pulg Hg
 - 2 59 grados C y 1013.2 milibaras
 - 3 59 grados F y 29.92 milibaras
- 3 387 Si un piloto cambia el ajuste altimétrico de 30.11 a 29.96, cuál sería el cambio aproximado en la indicación?
- 1 El altímetro indicará .15 HG más.
 - 2 El altímetro indicará 150 pies más.
 - 3 El altímetro indicará 150 pies menos.
- 3 388 Bajo qué condición sería la altitud presión igual que la altitud verdadera?
- 1 Cuando la presión atmosférica sea 29.92 Hg
 - 2 Cuando existan condiciones atmosféricas estándar
 - 3 Cuando la altitud indicada es igual a la altitud presión
- 3 389 Bajo qué condición es la altitud presión de igual valor que la altitud densidad?
- 1 Al nivel del mar, cuando la temperatura es 0 grados F
 - 2 Cuando el altímetro no tiene error de instalación
 - 3 A temperatura estandar
- 3 390 Si se realiza un vuelo desde un área de baja presión hacia un área de alta presión sin ajustar el altímetro, este indicará:
- 1 La altitud actual sobre el nivel del mar
 - 2 Una altitud mayor que la actual sobre el nivel del mar
 - 3 Una altitud menor que la actual sobre el nivel del mar
- 3 391 Si se realiza un vuelo desde un área de alta presión hacia un área de más baja presión sin ajustar el altímetro, el altímetro indicará:
- 1 Menor que la altitud actual sobre el nivel del mar
 - 2 Mayor que la altitud actual sobre el nivel del mar
 - 3 La altitud actual sobre el nivel del mar
- 3 392 Bajo qué condición será la altitud verdadera menor que la altitud indicada?
- 1 En temperatura del aire más fría que la estándar
 - 2 En temperatura del aire más caliente que la estándar
 - 3 Cuando la altitud densidad es mayor que la altitud indicada
- 3 393 Qué condición causaría que el altímetro indique una altitud menor que la altitud verdadera?
- 1 Temperatura del aire menor que la estándar
 - 2 Presión atmosférica menor que la estándar
 - 3 Temperatura del aire más caliente que la estándar
- 3 394 Cuál factor tiende a incrementar la altitud densidad en un aeropuerto dado?
- 1 Un incremento en la presión barométrica
 - 2 Un incremento en la temperatura ambiente

- 3 Una disminución en la humedad relativa
- 3 405 Cuál es una característica del aire estable?
- 1 Nubes estratiformes
 - 2 Visibilidad ilimitada
 - 3 Nubes cúmulonimbus
- 3 407 Si una masa de aire inestable es forzada a subir, qué tipo de nubes se puede esperar que se produzcan?
- 1 Nubes de tipo estrato con poco desarrollo vertical
 - 2 Nubes de tipo estrato con considerable turbulencia asociada
 - 3 Nubes con considerable desarrollo vertical y turbulencia asociada
- 3 412 Cuál es la característica de una masa de aire húmeda inestable?
- 1 Nubes de tipo cúmulo y precipitación abundante
 - 2 Visibilidad pobre y aire calmo
 - 3 Nubes del tipo estrato y abundante precipitación
- 3 426 Cuándo ocurre el viento de corte? (windshear)
- 1 Solamente a mayores altitudes
 - 2 Solamente a menores altitudes
 - 3 En todas las altitudes y en toda dirección
- 3 433 Las condiciones necesarias para la formación de nubes cúmulonimbus son: Una acción de ascenso y:
- 1 Aire inestable conteniendo un exceso de núcleos de condensación
 - 2 Aire inestable húmedo
 - 3 Aire estable o inestable
- 3 434 Qué característica es asociada normalmente con la etapa cúmulo de una tormenta?
- 1 Nubes rollo
 - 2 Corrientes ascendentes continuas
 - 3 Relámpagos frecuentes
- 3 435 Cuál fenómeno meteorológico señala el comienzo de la etapa madura de una tormenta?
- 1 La aparición de la cúspide en forma de yunque
 - 2 La precipitación empieza a caer
 - 3 Máximo régimen de crecimiento de las nubes
- 3 439 Las tormentas que generalmente producen los riesgos más intensos a una aeronave son:
- 1 Tormentas de turbonada
 - 2 Tormentas de estado uniforme
 - 3 Tormentas de frentes tibios
- 3 441 Si existiera una actividad de tormenta en la cercanía del aeropuerto en el cual usted planea aterrizar, cuál fenómeno atmosférico peligroso se puede esperar en la aproximación para el aterrizaje?
- 1 Precipitación con actividad eléctrica
 - 2 Turbulencia de windshear
 - 3 Lluvia uniforme
- 3 442 Cuando se encuentra turbulencia severa, cuáles condiciones de vuelo debe de mantener el piloto?
- 1 Velocidad y altitud constante
 - 2 Angulo de ataque constante

X 3 Actitud de vuelo nivelado

3 452 Cuál fenómeno meteorológico está asociado siempre con una tormenta?

X 1 Relámpago

2 Lluvia pesada

3 Granizo

3 513 Los reportes meteorológicos de radar son de interés especial para los pilotos porque indican:

1 Areas grandes de techos bajos y neblina

X 2 La ubicación de la precipitación además del tipo, intensidad, y la tendencia

3 La ubicación de nubes rasgadas hasta cielo cubierto

3 514 Qué información se muestra en el Radar Summary Chart que no se muestra en otras cartas meteorológicas?

X 1 Líneas y células de tormentas peligrosas

2 Techos y precipitación entre estaciones de reportes

3 Tipos de nubes entre estaciones de reportes

3 598 Cuando la aguja del indicador de desviación del curso (CDI) está centrada durante un chequeo omnireceptor usando una señal de prueba VOR (VOT), el OBS y el indicador TO/FROM debería de leer:

1 180 grados FROM, solo si el piloto debe de estar al norte del VOT

2 0 grados TO o 180 grados FROM, sin importar la posición del piloto del VOT

X 3 0 grados FROM o 180 grados TO, sin importar la posición del piloto del VOT

3 614 El método correcto de mencionar 4,500 pies MSL al CTA es:

X 1 CUATRO MIL QUINIENTOS

2 CUATRO PUNTO CINCO

3 CUARENTAYCINCO CIEN PIES MSL

3 651 Qué acción puede tomar un piloto para ayudar a enfriar un motor que se está sobrecalentando durante el ascenso?

X 1 Reducir el régimen de ascenso e incrementar la velocidad

2 Reducir la velocidad de ascenso e incrementar las RPM

3 Incrementar la velocidad de ascenso e incrementar las RPM

3 652 Cuál sería un procedimiento para ayudar al enfriamiento de un motor que se está sobrecalentando?

X 1 Enriquecer la mezcla del combustible

2 Aumentar las R.P.M.

3 Reducir la velocidad

3 653 Cómo se controla la operación de un motor equipado con una hélice de velocidad constante?

X 1 El acelerador controla la salida de potencia como lo registra el indicador de la presión manifold, y el control de la hélice regula las RPM del motor

2 El acelerador controla la salida de potencia como lo registra el indicador de la presión manifold, y el control de la hélice regula el ángulo de pala constante

3 El acelerador controla las RPM del motor como lo registra el tacómetro y el control de mezcla regula la salida de potencia

3 654 Cuál es la ventaja de una hélice de velocidad constante?

- 1 Permite al piloto seleccionar y mantener la velocidad de crucero deseada
 - X** 2 Permite al piloto seleccionar el ángulo de la pala para el rendimiento más eficiente
 - 3 Permite una operación más suave con las RPM estables y elimina las vibraciones
- 3 655 Una precaución para la operación de un motor equipado con una hélice de paso fijo es:
- 1 Evitar los ajustes altos de las RPM con presión múltiple alta
 - X** 2 Evitar los ajustes altos de presión múltiple con RPM bajas
 - 3 Siempre usar una mezcla rica con ajustes de RPM altos
- 3 656 Cuál debería de ser la primera acción después de encender el motor de una aeronave?
- X** 1 Ajustar el RPM correctamente y revisar que los parámetros del motor sean las indicaciones deseadas
 - 2 Colocar el magneto o switch de la ignición momentáneamente en la posición OFF para chequear la conexión en tierra
 - 3 Probar cada freno y los frenos de parqueo
- 3 657 Si fuera necesario encender manualmente el motor de un avión, es extremadamente importante que un piloto competente:
- 1 Diga *contacto* antes de tocar la hélice
 - X** 2 Esté en la cabina al mando de los controles
 - 3 Esté en la cabina de mando y diga todos los comandos
- 3 658 Con respecto al pre-vuelo de una aeronave, qué es lo mínimo que se espera de un piloto antes de cada vuelo?
- 1 Drenar combustible de cada drenaje rápido.
 - X** 2 Realizar una inspección de la aeronave mediante un Walk-around.
 - 3 Chequear los documentos requeridos a bordo de la aeronave.
- 3 659 Por qué se recomienda el uso de una lista de chequeo por escrito para la inspección de pre-vuelo y el encendido de motores?
- X** 1 Para asegurarse que todos los items necesarios sean chequeados en una secuencia lógica.
 - 2 Para memorizarse los procedimientos en una secuencia ordenada.
 - 3 Para infundir confianza en los pasajeros.
- 3 660 Qué chequeo especial debería de realizarse en una aeronave durante el pre-vuelo, después de que haya estado fuera de servicio por un período de tiempo extendido?
- 1 Las baterías del ELT y su funcionamiento
 - 2 Condensación en los tanques de combustible
 - X** 3 Daño u obstrucciones causadas por animales, pájaros, o insectos
- 3 661 Cuáles items están incluidos en el peso vacío de una aeronave?
- X** 1 Combustible no utilizable y aceite residual
 - 2 Solamente la estructura, motor y equipo opcional
 - 3 Tanques de combustible llenos y toda la capacidad de aceite del motor
- 3 662 Una aeronave se carga con 110 libras de más sobre el máximo peso bruto certificado. Si el combustible (gasolina), es drenado para llevar el peso de la aeronave dentro de límites, cuánto combustible deberá de drenar?
- 1 15.7 galones
 - 2 16.2 galones
 - X** 3 18.4 galones

Fecha: 10/15/2002

AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL DE EL SALVADOR

10:29 PM

Piloto Privado Avion y Helicoptero

3 664 Dado:

	PESO (LB)	BRAZO (PULG)	MOMENTO (LB-PULG)
Peso Vacío	1,495.0	101.4	151,593.0
Piloto y Pasajeros	380.0	64.0	----
Combustible(30 gal utilizable-no reserva)	----	96.0	----

Dónde estaría localizado el CG detrás del datum?

- 1 CG 92.44
X 2 CG 94.01
 3 CG 119.8
- 3 711 La regla más importante que se debe recordar en caso de una falla de motor después de haber despegado es:
X 1 Establecer inmediatamente la actitud y velocidad de planeo apropiadas
 2 Chequear rápidamente el suministro de combustible para un posible escape del mismo.
 3 Determinar la dirección del viento para planear un aterrizaje forzoso.
- 3 715 Durante un vuelo de noche, usted observa una luz roja fija y una luz roja intermitente de frente a la misma altitud. Cuál sería la dirección general de movimiento de la otra aeronave?
X 1 La otra aeronave está cruzando a la izquierda
 2 La otra aeronave está cruzando a la derecha
 3 La otra aeronave se está aproximando de frente
- 3 716 Durante un vuelo de noche, usted observa una luz blanca fija y una luz roja intermitente de frente a la misma altitud. Cuál sería la dirección general de movimiento de la otra aeronave?
X 1 La otra aeronave se está alejando de usted
 2 La otra aeronave está cruzando a la izquierda
 3 La otra aeronave está cruzando a la derecha
- 3 717 Durante un vuelo de noche, usted observa luces rojas y verdes fijas de frente y a la misma altitud. Cuál sería la dirección general de movimiento de la otra aeronave?
 1 La otra aeronave está cruzando a la izquierda
 2 La otra aeronave se está alejando de usted
X 3 La otra aeronave se está aproximando de frente
- 3 718 Las luces al borde de la pista de rodaje son identificadas de noche por:
 1 luces direccionales blancas
X 2 luces omnidireccionales azules
 3 luces verdes y rojas alternas
- 3 725 Cómo es afectado el CG del helicóptero después de quemar 20 galones de combustible?
 Peso bruto antes de quemar el combustible 2,050 libras
 Momento 195,365 libras-pulg
 Brazo de combustible 96.9 pulg
 1 El CG se mueve hacia adelante 1.0 pulg
X 2 El CG se mueve hacia adelante 0.1 pulg
 3 El CG se mueve hacia atrás 1.0 pulg

- 3 734 Si el piloto tiene que hacer una aproximación con potencia casi vertical en un área confinada con una velocidad casi de cero, qué condición peligrosa se puede desarrollar?
- 1 resonancia terrestre cuando se hace contacto terrestre
 - X 2** una condición de asentamiento con potencia (settling-with-power)
 - 3 vibración de pérdida de pala se desarrolla
- 3 738 Si ocurriera una falla del anti-torque durante el aterrizaje, qué se deberá hacer para ayudar a enderezar la guiñada izquierda antes del contacto con la tierra?
- 1 un flare a cero velocidad y un descenso vertical en el contacto con la tierra
 - X 2** aplicar la potencia disponible para ayudar a darle vuelta a la derecha a la nariz justo antes del contacto
 - 3 un aterrizaje normal corriendo deberá ser efectuado
- 3 739Cuál técnica es recomendada para usar durante tiempo caliente?
- 1 Use el mínimo disponible de RPM y el máximo disponible de presión de manifold durante todas las fases del vuelo.
 - 2 Durante vuelo estacionario, mantener el mínimo de RPM del motor durante virajes con pedal izquierdo y un máximo de RPM durante virajes con pedal derecho.
 - X 3** Durante despegues, acelerar lentamente en vuelo delantero
- 3 740 Bajo qué condiciones deberá un piloto de helicóptero considerar hacer un despegue rodando?
- X 1** Cuando el peso bruto o altitud densidad no permite un revoloteo sostenido a una altitud de revoloteo normal.
 - 2 Cuando una velocidad normal de ascenso está asegurada entre 10 y 20 pies.
 - 3 Cuando la velocidad adicional puede ser rápidamente convertida en altitud.
- 3 741 Qué acción deberá el piloto tomar si ocurre una falla de motor con altitud?
- 1 aumentar la potencia mientras se sube el paso colectivo.
 - 2 reducir la presión del bastón cíclico hacia atrás durante los virajes.
 - X 3** bajar el control de paso colectivo, como sea necesario, para mantener las RPM del rotor.
- 3 742Cuál precaución se debería de observar durante un descenso autorotativo?
- 1 Normalmente, la velocidad es controlada con la inclinación colectiva
 - X 2** Normalmente, solo el control cíclico se usa para hacer virajes
 - 3 No permita que el régimen de descenso baje demasiado a una velocidad cero
- 3 743 La acción correcta para iniciar una parada rápida es aplicar
- 1 cíclico hacia adelante y bajar el paso colectivo.
 - 2 cíclico hacia atrás y subir el paso colectivo.
 - X 3** cíclico hacia atrás y bajar el paso colectivo.
- 3 744Cuál es el procedimiento para un aterrizaje en una ladera?
- 1 cuando el patín cuesta abajo está en el suelo, mantenga el colectivo en la misma posición.
 - 2 RPM mínimas se deberán mantener hasta que el peso total del helicóptero esté en el patín.
 - X 3** Cuando se está paralelo a la ladera, baje el patín cuesta abajo despacio.
- 3 745 El despegue desde una gradiente es normalmente acompañada por:
- 1 un movimiento del cíclico en dirección lejana de la gradiente.
 - 2 Levando al helicóptero hacia un nivel de actitud antes de que deje totalmente el terreno.
 - X 3** Moviendo el Stick del cíclico a posición totalmente arriba hasta que el helicóptero este cerca

del nivel de actitud.

- 3 746 Cuál acción podría ser apropiada para operaciones en áreas confinadas?
- 1 Despegues y aterrizajes deben de ser efectuados a favor de viento.
 - 2 Planear la trayectoria de vuelo sobre las áreas para aterrizaje forzoso.
 - 3 Un ángulo de descenso bien pronunciado podrá ser usado para aterizar sobre el sitio seleccionado
- 3 747 Si fuera posible, cuando se está saliendo de un área confinada, qué tipo de despegue es preferible?
- 1 Un despegue normal desde el aleteo
 - 2 Un despegue normal
 - 3 Un despegue normal desde la superficie
- 3 748 Cuál es la regla general correcta para una operación en pinaculos y laderas?
- 1 Ganar altitud en el despegue es mas importante que ganar velocidad.
 - 2 La trayectoria de la aproximación hacia una loma es usualmente perpendicular a la ladera.
 - 3 Un ascenso en pinaculo o ladera debería ser ejecutado en el lado donde asciende el viento
- 3 749 Antes de empezar un aterrizaje en un área confinada o pinaculo, el piloto debería primero:
- 1 Ejecutar un reconocimiento alto.
 - 2 Ejecutar un reconocimiento Bajo.
 - 3 Volar alrededor del área para descubrir areas de turbulencia.
- 3 761 Una indicación debajo de la senda de planeo desde un VASI tri-color es una:
- 1 Señal de luz roja
 - 2 Señal de luz rosada
 - 3 Señal de luz verde
- 3 763 Una indicación en la senda de planeo desde un VASI tri-color es:
- 1 Una señal de luz blanca
 - 2 Una señal de luz verde
 - 3 Una señal de luz ámbar
- 3 769 El faro rotativo del aeropuerto operando durante horas diurnas indica que:
- 1 Hay obstrucciones en el aeropuerto
 - 2 El clima en el aeropuerto ubicado en el espacio aéreo de Clase D está por debajo de los mínimos meteorológicos VFR
 - 3 La Torre de Control de Tráfico Aéreo no está en operación
- 3 770 Un helipuerto iluminado se puede identificar con:
- 1 Un faro rotativo verde, amarillo, y blanco
 - 2 Una luz amarilla intermitente
 - 3 Un área cuadrada de aterrizaje iluminada de azul
- 3 824 Los vórtices de las puntas de las alas se crean solamente cuando una aeronave está:
- 1 Operando a altas velocidades
 - 2 Cargada pesadamente
 - 3 Desarrollando sustentación
- 3 825 La mayor fuerza del vórtice ocurre cuando el avión que la genera es:
- 1 Liviano, sucio y rápido
 - 2 Pesado, sucio y rápido

X 3 Pesado, limpio y lento

3 826 Los vórtices de punta del ala creados por aeronaves grandes tienden a:

X 1 Hundirse debajo de la aeronave generando turbulencia

2 Elevarse al patrón de tráfico

3 Elevarse hacia la trayectoria de despegue o aterrizaje de una pista pista cruzada

3 827 Cuando se despegue o se aterriza en un aeropuerto donde están operando aeronaves pesadas, hay que estar particularmente alerta del peligro de los vórtices de las puntas del ala porque esta turbulencia tiende a:

1 Ascender de una pista cruzada hacia la trayectoria de despegue o aterrizaje

2 Ascender hacia el área del patrón de tráfico alrededor del aeropuerto

X 3 Hundirse en la trayectoria de vuelo de la aeronave operando bajo la aeronave que genera la turbulencia

3 828 La condición de viento que requiere la máxima precaución cuando se está evadiendo la turbulencia de estela en el aterrizaje es:

1 Un viento de frente cruzado, liviano

X 2 Un viento de cola cruzado, liviano

3 Un viento de frente fuerte

3 829 Cuando se aterriza detrás de una aeronave grande, el piloto debería de evitar la turbulencia de estela permaneciendo:

X 1 Por encima de la trayectoria de aproximación final de la aeronave grande y aterrizar después del punto de contacto de la aeronave grande

2 Por debajo de la trayectoria de aproximación final de la aeronave grande y aterrizar antes del punto de contacto de la aeronave grande

3 Por encima de la trayectoria de aproximación final de la aeronave grande y aterrizar antes del punto de contacto de la aeronave grande

3 830 Durante la salida detrás de una aeronave pesada, el piloto debería evitar la turbulencia de estela maniobrando la aeronave:

1 Por debajo y viento hacia abajo de la aeronave pesada

X 2 Por arriba y viento hacia arriba de la aeronave pesada

3 Por debajo y viento hacia arriba de la aeronave pesada

3 836 Cómo puede usted determinar si otra aeronave está en un curso de colisión con su aeronave?

1 La otra aeronave siempre aparecerá cada vez mayor y más cerca.

2 La nariz de cada aeronave está orientada hacia el mismo punto en el espacio.

X 3 No existirá ningún movimiento relativo aparente entre su aeronave y la otra.

3 837 Una autorización del ATC da:

1 Prioridad sobre cualquier otro tráfico.

2 Separación adecuada de cualquier otro tráfico.

X 3 Autorización para proceder bajo condiciones de tráfico especificadas en espacio aéreo controlado.

3 846 Qué de lo siguiente tiene mayores probabilidades para producir hiperventilación?

X 1 Tensión emocional, ansiedad, o temor

2 Excesivo consumo de alcohol

3 Una frecuencia de respiración extremadamente lenta e insuficiencia de oxígeno.

3 847 Un piloto debería de poder sobrepasar los síntomas o prevenir futuras ocurrencias de hiperventilación:

- 1 Monitoreando cuidadosamente los instrumentos de vuelo para controlar la aeronave
 - X** 2 Respirando más lento, respirando dentro de una bolsa, o hablando fuertemente
 - 3 Respirando más rápido para aumentar la ventilación de los pulmones
- 3 850 El peligro de la desorientación espacial durante el vuelo en condiciones visuales pobres se puede reducir:
- 1 Cambiando la vista ligeramente desde el campo visual exterior hacia el panel de instrumentos.
 - X** 2 Confiando en los instrumentos en vez de arriesgarse con los órganos sensoriales.
 - 3 Inclinando el cuerpo en la dirección opuesta del movimiento del avión.
- 3 853 Si un piloto experimenta la desorientación espacial durante un vuelo en condiciones de visibilidad restringida, la mejor forma de combatir el efecto es:
- X** 1 Confiar en las indicaciones de los instrumentos de la aeronave
 - 2 Concentrarse en las sensaciones de guiñada, cabeceo, y balanceo
 - 3 A conciencia disminuya el régimen de respiración hasta que los síntomas desaparezcan y luego continúe respirando normalmente