CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si ambos motores fallan mientras están en ruta, una aeronave debe ser	1	A - llevada a una condición de equilibrio tan pronto como sea posible y en globo libre.	B - nariz recortada pesada para usar la sustentación dinámica negativa de la aeronave para volar la aeronave hasta el lugar de aterrizaje.	C - luz de nariz recortada para usar la sustentación dinámica positiva de la aeronave para controlar el ángulo y la velocidad de descenso al lugar de aterrizaje.
Si una aeronave en vuelo es liviana o pesada, la condición de desequilibrio debe superarse	2	A - mediante válvulas de aire.	B - aerodinámicamente.	C - liberando lastre.
¿El avance máximo en una aeronave es posible solo bajo qué condición?	3	A - Ligeramente con la nariz hacia abajo.	B - Ligeramente con la cola hacia abajo.	C - Volando en equilibrio.
Para lograr el avance máximo, la aeronave debe mantenerse	1	A - en equilibrio.	B - pesado y volado dinámicamente positivo.	C - pesado por la proa y ligero por la popa.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las válvulas de compuerta normalmente deben mantenerse cerradas durante un ascenso de velocidad máxima a la altitud porque cualquier aire forzado al sistema puede:	3	A - disminuir el volumen de gas dentro de la envoltura.	B - disminuir la pureza del gas dentro de la envoltura.	C - aumentar la cantidad de aire que se va a expulsar, lo que reduce la velocidad de ascenso.
Al verificar la presión del gas (altura de presión) de una aeronave durante un ascenso, las válvulas del regulador de aire deben estar:	2	A - abiertas.	B - cerradas.	C - abierto a popa y cerrado hacia adelante.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué procedimiento de despegue se considera el más peligroso?	3	A - No aplicar correctamente toda la potencia del motor en todos los despegues, independientemente del viento.	B - Mantener solo el 50 por ciento del ángulo de inclinación positivo máximo permitido.	C - Mantener un ángulo de inclinación negativo durante el despegue después de la respuesta del ascensor es adecuado para el control.
¿Cuál es el propósito de un pesaje en tierra?	3	A - sustentación útil de la aeronave.	B - peso bruto de la aeronave.	C - condición estática del dirigible y condición de compensación.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué acción es necesaria para realizar un descenso normal en una aeronave?	1	A - Válvula de gas.	B - Válvula de aire.	C - Tomar aire dentro de los globos.
Para aterrizar una aeronave que pesa 250 libras cuando el viento está en calma, ¿el mejor aterrizaje se puede hacer si la aeronave está en posición?	3	A – in trim	B - nariz - pesada aproximadamente 20°	C - cola - pesada aproximadamente 20°
Una aeronave pesada que vuele dinámicamente con el lastre de aire hacia adelante para superar una tendencia a subir y desacelerada para un peso en el aire antes del aterrizaje, será muy pesada en la proa. Esta condición debe corregirse antes del aterrizaje con	1	A - aire de lastre a popa.	B - descarga de lastre delantero.	C - descarga de combustible de los tanques delanteros.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si una aeronave experimentara fallas en ambos motores durante el vuelo y ninguno de los motores se puede volver a encender, ¿qué acción inmediata debe tomar el piloto?	1	A – Debe hacer preparativos inmediatos para operar la aeronave como un globo.	B - La aeronave debe ser conducida hasta un aterrizaje antes de que se pierda el control y la forma de la envolvente.	C - La unidad de energía auxiliar de emergencia debe encenderse para suministrar energía eléctrica a los ventiladores de la cabina de aire para mantener la bola inflada.
¿Cuáles son los factores críticos que afectan las características de vuelo y la capacidad de control de un dirigible?	1	A - velocidad y potencia.	B - ajuste estático y dinámico.	C - temperatura y densidad atmosférica.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando se opera un dirigible bajo IFR con una autorización VFR on-top, ¿qué altitud debe mantenerse?	3	A - La última altitud IFR asignada por el ATC.	B - Una altitud de crucero IFR apropiada para el curso magnético que se está volando.	C - Una altitud de crucero VFR apropiada para el rumbo magnético que se está volando y restringido por el ATC.
¿El término “crucero 3000” de ATC, se aplica a las operaciones IFR de dirigibles?	3	A - No, este término se aplica únicamente a las operaciones IFR de aviones.	B - Sí, significa que cualquier altitud asignada puede ser desocupada sin notificar al ATC.	C - Sí, en parte, autoriza al piloto a iniciar la aproximación en el aeropuerto de destino a discreción del piloto.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Está volando una aeronave bajo un plan de vuelo IFR y experimenta fallas de radio de comunicaciones bidireccionales mientras se encuentra en condiciones VFR. En esta situación, ¿Cómo debe continuar su vuelo?	1	A - VFR y aterrizar tan pronto como sea posible.	B - VFR y proceda al destino de su plan de vuelo.	C - IFR y mantenga la última ruta y altitud asignadas hasta el destino de su plan de vuelo.
¿Por qué deben evitarse velocidades de vuelo superiores a VNE?	2	A - El arrastre inducido excesivo dará como resultado una falla estructural.	B - Los factores de diseño de carga límite pueden excederse si se encuentran ráfagas.	C - La eficacia del control está tan afectada que la aeronave se vuelve incontrolable.
Es más probable que ocurran daños o fallas estructurales en aire suave a velocidades superiores a:	3	A— VNO.	B - VA.	C - VNE.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La velocidad aerodinámica calibrada se describe mejor como la velocidad aerodinámica indicada corregida para	1	A - error de instalación y del instrumento.	B - error del instrumento.	C - temperatura no estándar.
La velocidad aerodinámica verdadera se describe mejor como velocidad aerodinámica calibrada corregida para	3	A - error de instalación o de instrumento.	B - temperatura no estándar.	C - altitud y temperatura no estándar.
La velocidad máxima de crucero estructural es la velocidad máxima a la que se puede operar un avión durante:	2	A - maniobras abruptas.	B - operaciones normales.	C - vuelo en aire suave.
Un piloto está entrando en un área donde se ha informado de turbulencias significativas de aire claro. ¿Qué acción es apropiada al encontrar la primera onda?	2	A - Mantener la altitud y la velocidad aerodinámica.	B - Ajustar la velocidad recomendada para el aire fuerte.	C - Ingrese a un ascenso o descenso poco profundo a la velocidad de maniobra.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si se encuentran turbulencias severas durante el vuelo, el piloto debe reducir la velocidad aérea a:	2	A - control de velocidad mínima	B - diseño - velocidad de maniobra	C - velocidad máxima de crucero estructural.
¿Cuál es la mejor técnica para minimizar el factor de carga del ala cuando se vuela en turbulencias severas?	3	A - Cambiar los ajustes de potencia, según sea necesario, para mantener una velocidad constante.	B - Controlar la velocidad aérea con potencia, mantener las alas niveladas y acepte variaciones de altitud.	C - Ajuste la potencia y el trim para obtener una velocidad igual o inferior a la de maniobra, mantenga las alas niveladas y acepte variaciones de velocidad y altitud.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a la Figura 5.) La línea vertical desde el punto “D” al punto “G” está representada en el indicador de velocidad por el límite de velocidad máxima del:	1	A— arco verde.	B - arco amarillo.	C - arco blanco.
¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de pérdida o constante mínima en una determinada configuración?	2	A - VS.	B - VS1.	C - VS0.
¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de pérdida o la velocidad mínima de vuelo constante a la que se puede controlar el avión?	1	A - V S.	B - V S1.	C - V S0.
Según 14 CFR Parte 1 define VF como:	1	A - velocidad del flap de diseño.	B - velocidad de funcionamiento del flap.	C - velocidad máxima extendida del flap.
Según 14 CFR Parte 1 define VNO como	1	A - velocidad máxima de crucero estructural.	B - nunca exceder la velocidad.	C - velocidad límite de funcionamiento máximo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Según 14 CFR Parte 1 define VNE como:	2	A - velocidad máxima de extensión de la rueda de morro.	B - nunca exceda la velocidad.	C - velocidad máxima del tren de aterrizaje extendido.
Según 14 CFR Parte 1 define VY como:	3	A - velocidad para la mejor velocidad de descenso.	B - velocidad para el mejor ángulo de ascenso.	C - velocidad para la mejor velocidad de ascenso.
¿Qué velocidad sería incapaz de identificar un piloto por el código de colores de un indicador de velocidad?	3	A - La velocidad nunca superada.	B - La velocidad de pérdida de energía.	C - La velocidad de maniobra.
La relación entre la velocidad real de un avión y la velocidad del sonido en las mismas condiciones atmosféricas es	3	A- velocidad aérea equivalente.	B - flujo de aire transónico.	C - Número de Mach.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál podría ser un resultado al exceder el número crítico de Mach?	3	A - Calado de la hélice.	B - Reducción de la resistencia.	C - Dificultades en el control de aeronaves.
Según 14 CFR Parte 1 define VLE como:	1	A - velocidad máxima extendida del tren de aterrizaje.	B - velocidad máxima de funcionamiento del tren de aterrizaje.	C - velocidad máxima extendida de los flaps.
Los aviones más nuevos tienen una velocidad de maniobra de diseño que generalmente se puede calcular de la siguiente manera:	2	A - 1.2 VS0.	B – 1.7 VS0.	C - la mitad de la velocidad de pérdida.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para determinar la altitud de presión antes del despegue, el altímetro debe establecerse en:	2	A - el ajuste actual del altímetro.	B - 29.92 "Hg y la indicación del altímetro anotada.	C - Anotada la elevación del campo y la lectura de presión en la ventana de ajuste del altímetro.
¿Qué ajuste de altímetro se requiere cuando se opera una aeronave a 18,000 pies MSL?	2	A - Ajuste actual del altímetro informado de una estación a lo largo de la ruta.	B - 29.92 "Hg.	C - Ajuste del altímetro en el aeropuerto de salida o de destino.
Un avión está ubicado en un aeropuerto con una elevación de 5,000 pies MSL y una temperatura de 90°F. El altímetro está ajustado a la elevación del aeropuerto. Más tarde esa noche, la temperatura cae en 50°F. A menos que se cambie el ajuste del altímetro, se leerá:	3	A - 4,800 pies.	B - 5,000 pies.	C – 5,200 pies.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es verdadero sobre la desviación magnética de una brújula?	2	A – La desviación varía con el tiempo a medida que cambia la línea agónica.	B - La desviación varía para diferentes títulos de la misma aeronave.	C - La desviación es el mismo para todas las aeronaves en la misma localidad.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la diferencia operativa entre el coordinador de giro y el indicador de viraje y deslizamiento? El coordinador de giro	3	A - siempre es eléctrico; el indicador de giro y deslizamiento siempre está accionado por vacío.	B - indica únicamente el ángulo de inclinación lateral; el indicador de giro y deslizamiento indica la velocidad de giro y la coordinación.	C - indica la velocidad de balanceo, la velocidad de giro y la coordinación; el indicador de giro y deslizamiento indica la velocidad de giro y la coordinación.
¿Cuál es la ventaja de un coordinador de viraje eléctrico si el avión tiene un sistema de vacío para otros instrumentos giroscópicos?	1	A - Es un respaldo en caso de falla del sistema de vacío.	B - Es más confiable que los indicadores impulsados por vacío.	C - No caerá al igual que los indicadores impulsados por vacío.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si se mantiene un giro de velocidad estándar, ¿cuánto tiempo tomaría girar 360º?	2	A - 1 minuto.	B - 2 minutos.	C - 3 minutos.
Nombre los cuatro fundamentos involucrados en la maniobra de una aeronave.	3	A - Potencia, inclinación, inclinación y compensación.	B - Empuje, levante, gire y deslice.	C - Vuelo recto y nivelado, giros, ascensos y descensos.
¿Qué se debe tener en cuenta al utilizar un GPS de mano para la navegación VFR?	1	A - La precisión de la posición puede degradarse sin notificación.	B - La capacidad RAIM se mantendrá durante todo el vuelo.	C - Los puntos de ruta seguirán siendo precisos incluso si la base de datos no está actualizada.
Está volando una aeronave equipada con una pantalla de vuelo electrónica y la computadora de datos aéreos falla. ¿Qué instrumento se ve afectado?	2	A – En Capacidad ADS-B.	B – El indicador de velocidad aérea.	C – El indicador de posición.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuándo se requiere que el piloto al mando tenga una habilitación de categoría y clase apropiada para la aeronave que vuela?	3	A - Todos los vuelos solo.	B - En pruebas prácticas dadas por un examinador o inspector de la FAA.	C - En vuelos con otra persona.
¿En qué tipo de operación, no regulada por 14 CFR parte 119, puede un piloto comercial actuar como piloto al mando y recibir compensación por los servicios?	2	A - Piloto de contrato a medio tiempo.	B - Vuelos sin escalas dentro de un radio de 25 SM de un aeropuerto para transportar personas para saltos en paracaídas.	C - Vuelos sin escalas dentro de un radio de 25 SM de un aeropuerto para transportar carga solamente.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Está actuando como piloto comercial, pero no está operando bajo las regulaciones de 14 CFR Parte 119. ¿Cuál de estas operaciones está autorizado a realizar?	1	A - Aplicación aérea y fotografía aérea.	B - A pedido, pasajeros que transporten vuelos de nueve personas o menos.	C - Vuelos de carga bajo demanda.
¿Tiene un certificado de piloto comercial una fecha de vencimiento específica?	1	A - No, se emite sin una fecha de vencimiento específica.	B - Sí, caduca al final del mes veinticuatro, posterior al mes en que se emitió.	C - No, pero los privilegios comerciales expiran si una revisión de vuelo no se completa satisfactoriamente cada 12 meses.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se requiere que los pilotos comerciales tengan un certificado de piloto válido y apropiado en su posesión física o de fácil acceso en la aeronave cuando:	3	A - pilotando solo por contrato.	B - transporte de pasajeros solamente.	C - actuando como piloto al mando.
Ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones de vuelo por instrumentos simulados a menos que el	3	A - otro asiento de control esté ocupado por al menos un piloto comercial debidamente calificado.	B - el piloto ha presentado un plan de vuelo IFR y ha recibido una autorización IFR.	C - el otro asiento de control está ocupado por un piloto de seguridad, que posee al menos un certificado de piloto privado y está debidamente calificado.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una persona con un certificado de piloto comercial puede actuar como piloto al mando de una aeronave que transporta personas o propiedad a cambio de una compensación o alquiler, si esa persona	2	A - posee la categoría apropiada, habilitaciones de clase y cumple con los requisitos de experiencia de vuelo reciente de 14 CFR parte 61.	B - está calificado de acuerdo con 14 CFR parte 61 y con las partes aplicables que se aplican a la operación.	C - está calificado de acuerdo con 14 CFR parte 61 y ha pasado una verificación de competencia del piloto otorgada por un piloto de verificación autorizado.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
A menos que se autorice lo contrario, ¿Cuándo se requiere que el piloto al mando tenga una habilitación de tipo cuando opere cualquier aeronave?	2	A - que esté certificada para más de un piloto.	B - aeronaves de más de 12,500 libras de peso máximo certificado al despegue.	C - avión multimotor con un peso bruto de más de 12,000 libras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué limitación se impone a un piloto comercial avión recién certificado, si esa persona no tiene una habilitación por instrumentos?	3	A - El transporte de pasajeros de alquiler en vuelos de travesía está limitado a 50 NM para vuelos nocturnos, pero no limitado para vuelos diurnos.	B - El transporte de pasajeros o la propiedad de alquiler en vuelos de travesía por la noche está limitada a un radio de 50 NM.	C - Se prohíbe el alquiler en vuelos de travesía de más de 50 NM o el alquiler nocturno.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Como piloto comercial, decides iniciar una pequeña empresa que vuele recorridos sin escalas para ver las luces navideñas durante la temporada navideña. ¿Qué autorizaciones, si las hay, se requieren para realizar recorridos de luces navideñas?	2	A - No se requieren autorizaciones ni aprobaciones si posee la categoría y habilitación de clase apropiadas para la aeronave que volará.	B - Debe solicitar y recibir una carta de autorización de una oficina del distrito de estándares de vuelo.	C - Debe presentar una solicitud ante la FAA para recibir una exención para transportar pasajeros por la noche dentro de un radio de 50 millas de su aeropuerto de salida.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Un certificado médico de segunda clase emitido a un piloto comercial el 10 de abril de este año, le permite al piloto ejercer cuál de los siguientes privilegios?	1	A - Privilegios de piloto comercial hasta el 30 de abril del próximo año.	B - Privilegios de piloto comercial hasta el 10 de abril, 2 años después.	C - Privilegios de piloto privado hasta el 31 de marzo del próximo año, pero no después.
El titular de un certificado de piloto comercial mientras ejerce privilegios de piloto comercial no puede operar bajo BasicMed	1	A - en cualquier momento.	B - para vuelos de más de 18,000 pies MSL.	C - si lleva más de 5 pasajeros.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tiempo de vuelo debe documentar y registrar un piloto que ejerza las atribuciones de un certificado comercial?	1	A - Tiempo de vuelo que muestre entrenamiento y experiencia aeronáutica para cumplir con los requisitos para un certificado, habilitación o revisión de vuelo.	B - Todo el tiempo de vuelo volado por compensación o alquiler.	C - Solo tiempo de vuelo para compensación o alquiler con pasajeros a bordo que sea necesario para cumplir con los requisitos de experiencia de vuelo reciente.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tiempo de vuelo puede registrar un piloto como segundo al mando?	2	A - Todo el tiempo de vuelo mientras actúa como segundo al mando en aeronaves configuradas para más de un piloto.	B - Todo el tiempo de vuelo cuando está calificado y ocupando un puesto de miembro de la tripulación en una aeronave que requiere más de un piloto.	C - Sólo el tiempo de vuelo durante el cual el segundo mando es el único manipulador de los controles.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para actuar como piloto al mando de un avión que está equipado con tren de aterrizaje retráctil, flaps y hélice de paso controlable, se requiere que una persona	2	A - realice al menos seis despegues y aterrizajes en dicho avión dentro del período de 6 meses previos.	B - reciba y registre el entrenamiento en tierra y de vuelo en dicho avión, y obtener un endoso de la bitácora de vuelo que certifique su competencia.	C - tener una habilitación de clase de avión multimotor.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para actuar como piloto al mando de un avión con más de 200 caballos de fuerza, se requiere que una persona:	3	A - reciba y registre entrenamiento en tierra y vuelo de un piloto calificado en dicho avión.	B - obtener un endoso de un piloto calificado que indique que la persona es competente para operar tal avión.	C - reciba y registre entrenamiento en tierra y vuelo de un instructor autorizado en dicho avión.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para servir como piloto al mando de un avión certificado para más de un miembro de la tripulación piloto y operando bajo la Parte 91, una persona debe:	3	A - completar una revisión de vuelo dentro de los 24 meses anteriores.	B - recibir y registrar entrenamiento en tierra y vuelo de un instructor de vuelo autorizado.	C - completar una verificación de competencia del piloto al mando dentro de los 12 meses calendario previos en un avión con certificado de tipo para más de un piloto.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para servir como segundo al mando de un avión certificado para más de un miembro de la tripulación piloto y operando bajo la Parte 91, una persona debe:	3	A - recibir y registrar entrenamiento de vuelo de un instructor de vuelo autorizado en el tipo de avión para lo cual se solicitan privilegios	B - poseer al menos un certificado de piloto comercial con una habilitación de categoría de avión.	C - familiarizarse en los últimos 12 meses con la información requerida, realizar y registrar el tiempo de piloto en el tipo de avión para el cual se solicitan privilegios.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para actuar como piloto al mando de un avión tailwheel, sin experiencia previa, un piloto debe	3	A - registrar entrenamiento en tierra y vuelo de un instructor autorizado.	B - aprobar una verificación de competencia y recibir un respaldo de un instructor autorizado.	C - recibir y registrar entrenamiento de un instructor autorizado, así como recibir la aprobación en la bitácora de vuelo mediante el cual el instructor indicara si está apto

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para actuar como piloto al mando de un avión de alto rendimiento, ¿qué formación o experiencia cumpliría con los requisitos adicionales?	3	A - Registrar al menos cinco horas como SIC en un avión de alto rendimiento o propuls ado por turbinas en los últimos 12 meses calendario.	B - Recibió y registró entrenamiento en tierra y vuelo en un avión con tren de aterrizaje retráctil, flaps y hélice.	C - Recibió y registró entrenamiento en tierra y vuelo en un avión de alto rendimiento y recibió un endoso en la bitácora de vuelo.
Si un piloto no cumple con los requisitos de experiencia reciente para vuelos nocturnos y la puesta de sol oficial es a las 1900 CST, la última hora en que se deben transportar pasajeros es	1	A— 1959 CST.	B - 1900 CST.	C - 1800 CST.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Antes de transportar pasajeros por la noche, el piloto al mando debe haber realizado los despegues y aterrizajes requeridos en	3	A - cualquier aeronave de categoría.	B - la misma categoría y clase de aeronave que se utilizará.	C - la misma categoría, clase y tipo de aeronave (si se requiere una habilitación de tipo).
Para actuar como piloto al mando de una aeronave bajo 14 CFR Parte 91, un piloto comercial debe haber completado satisfactoriamente una revisión de vuelo o completado una verificación de competencia dentro de los:	3	A - 6 meses calendario.	B - 12 meses calendario.	C - 24 meses calendario.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Ningún piloto puede actuar como piloto al mando de una aeronave bajo IFR o en condiciones meteorológicas inferiores a los mínimos prescritos para VFR a menos que ese piloto, en los últimos 6 meses, haya realizado y registrado, en condiciones reales o simuladas por instrumentos, en al menos	1	A— seis aproximaciones por instrumentos, procedimientos de espera, trayectos de interceptación y seguimiento, o aprobado una verificación de competencia por instrumentos en una aeronave que sea apropiada para la categoría de aeronave.	B - tres aproximaciones de instrumentos y 3 horas registradas de instrumentos.	C - seis vuelos por instrumentos y seis aproximaciones.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Ha realizado 25 despegues y aterrizajes en aviones multimotor terrestre en los 45 días anteriores. Para un vuelo que planea realizar hoy, ¿esto cumple con los requisitos de experiencia reciente de PIC para transportar pasajeros en qué aviones?	3	A - Multimotor o monomotor terrestre.	B – Avión Monomotor terrestre	C - Avión Multimotor terrestre
Los pilotos que cambien su dirección postal permanente y no notifiquen a la División de Certificación de Aerotécnicos de la FAA de este cambio, tienen derecho a ejercer los privilegios de su certificado de piloto por un período de	1	A— 30 días.	B - 60 días.	C - 90 días.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué se requiere para operar una aeronave con un banner publicitario?	2	A - Aprobación de ATC para operar en espacio aéreo Clase E.	B - Un certificado de exención emitido por el Administrador.	C - Un eslabón de seguridad en cada extremo de la línea de remolque que tiene una resistencia a la rotura no menor al 80 por ciento del peso bruto de la aeronave.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué acción se debe tomar cuando un piloto al mando se desvía de cualquier regla en 14 CFR Parte 91?	3	A - Al aterrizar, informe la desviación a la Oficina del Distrito de Normas de Vuelo de la FAA más cercana.	B - Informar al ATC de las intenciones del piloto al mando.	C - A solicitud del Administrador, enviar un informe escrito de esa desviación al Administrador.
Un piloto al mando (PIC) de una aeronave civil no puede permitir que se deje caer ningún objeto desde esa aeronave en el vuelo	1	A - si crea un peligro para las personas y la propiedad.	B - a menos que el PIC tenga permiso para dejar caer cualquier objeto sobre propiedad privada.	C - a menos que se tomen precauciones razonables para evitar daños a la propiedad.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los reglamentos que se refieren a operar se refieren a la persona que	3	A - actúa como piloto al mando de la aeronave.	B - es el único manipulador de los controles de la aeronave.	C - hace que se utilice la aeronave o autoriza su uso.
Las regulaciones que se refieren al control operacional de un vuelo están en relación con	3	A - los deberes específicos de cualquier miembro de la tripulación requerido.	B - actuando como el único manipulador de los controles de la aeronave.	C - ejercer autoridad para iniciar, realizar o finalizar un vuelo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las reglamentaciones que se refieren a "operadores comerciales" se refieren a la persona que	3	A - es propietaria de una pequeña aerolínea regular.	B - por compensación o alquiler, se dedica al transporte por avión en el comercio aéreo de personas o bienes, como transportista aéreo.	C - por compensación o alquiler, se dedica al transporte por avión en el comercio aéreo de personas o bienes, que no sea como transportista aéreo.
¿Qué persona es directamente responsable de la autoridad final en cuanto a la operación del avión?	2	A - Titular del certificado .	B - Piloto al mando.	C - Propietario / operador del avión .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto condenado por operar un vehículo motorizado mientras está ebrio, ebrio o bajo la influencia del alcohol o una droga debe proporcionar un	2	A— informe escrito al Instituto de Aeronáutica Civil de la FAA (CAMI) dentro de los 60 días posteriores a la acción de los vehículos de motor.	B - informe escrito a la División de Seguridad de la Aviación Civil de la FAA (AMC-700) a más tardar 60 días después de la condena.	C - notificación de la condena a un médico forense de aviación (AME) de la FAA a más tardar 60 días después de la acción del vehículo motorizado.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto condenado por un delito de vehículo motorizado que involucre alcohol o drogas debe proporcionar un informe escrito a la	3	A — Oficina del Distrito de Normas de Vuelo (FSDO) de la FAA más cercana dentro de los 60 días posteriores a dicha acción.	B - Instituto Aeromédico Civil de la FAA (CAMI) dentro de los 60 días posteriores a la condena.	C - División de Seguridad de Aviación Civil de la FAA (AMC-700) dentro de los 60 días posteriores a dicha acción.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto condenado por la violación de cualquier estatuto federal o estatal relacionado con el proceso, la fabricación, el transporte, la distribución o la venta de estupefacientes es motivo para	3	A: presentar un informe escrito ante la División de Seguridad de Aviación Civil de la FAA (AMC -700) a más tardar 60 días después de la condena.	B - notificación de esta condena al Instituto Aeromédico Civil de la FAA (CAMI) dentro de los 60 días posteriores a la condena.	C - suspensión o revocación de cualquier certificado, calificación o autorización emitida bajo 14 CFR Parte 61

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto condenado por operar una aeronave como miembro de la tripulación bajo la influencia del alcohol o el uso de drogas que afecten las facultades de la persona, es motivo para presentar un informe	3	A - escrito ante la División de Seguridad de Aviación Civil de la FAA (AMC-700) a más tardar 60 días después de la condena.	B - notificación por escrito al Instituto Aeronáutico Civil de la FAA (CAMI) dentro de los 60 días posteriores a la condena.	C - denegación de una solicitud de certificado, calificación o autorización de la FAA emitida según 14 CFR parte 61.
¿Quién es responsable de determinar si una aeronave está en condiciones de vuelo seguro?	2	A - Un mecánico de aeronaves certificado.	B - El piloto al mando.	C - El propietario u operador.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando se opera una aeronave civil registrada en los EE. UU., ¿Qué documento se requiere por reglamentación para estar disponible en la aeronave?	2	A - Un manual de operaciones del fabricante.	B - Un manual de vuelo de la aeronave (o aeronave) actualizado y aprobado.	C - Un manual del propietario.
Está tomando un vuelo VFR de 123 millas náuticas de un aeropuerto a otro. ¿Cuál de las siguientes acciones debe tomar el piloto al mando?	2	A - Asegúrese de que cada pasajero tenga una identificación con fotografía legible.	B - Verificar que el certificado de aeronavegabilidad sea legible para los pasajeros.	C - Presentar un plan de vuelo VFR en una estación de servicio de vuelo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuándo se requiere la acción previa al vuelo, en relación con las alternativas disponibles, si el vuelo planificado no se puede completar?	2	A - Solo vuelos IFR .	B - cualquier vuelo que no se encuentre en las proximidades de un aeropuerto.	C - cualquier vuelo realizado por compensación o alquiler.
La acción previa al vuelo requerida en relación con los informes meteorológicos y los requisitos de combustible se aplica a	2	A: cualquier vuelo realizado por compensación o alquiler.	B - cualquier vuelo que no se encuentre en las proximidades de un aeropuerto.	C - Solo vuelos IFR .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Eres piloto al mando de un vuelo VFR que crees que estará dentro del rango de combustible de tu aeronave. Como parte de su planificación previa al vuelo, debe	3	A : estar familiarizado con todas las aproximaciones por instrumentos en el aeropuerto de destino.	B - Incluya un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo y confirme el desempeño adecuado de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de destino.	C - obtener informes meteorológicos, pronósticos y requisitos de combustible para el vuelo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Antes de comenzar cualquier vuelo bajo IFR, el piloto al mando debe familiarizarse con toda la información disponible sobre ese vuelo. Además, el piloto debe	3	A - estar familiarizado con todas las aproximaciones por instrumentos en el aeropuerto de destino.	B - Incluya un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo y confirme el desempeño adecuado de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de destino.	C - estar familiarizado con las longitudes de las pistas en los aeropuertos de uso previsto, los informes meteorológicos, los requisitos de combustible y las alternativas disponibles, si el vuelo no se puede completar.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los cinturones de seguridad requeridos para los miembros de la tripulación de vuelo deben estar abrochados	2	A — solo durante el despegue y el aterrizaje.	B - mientras los miembros de la tripulación están en sus puestos.	C : solo durante el despegue y el aterrizaje cuando hay pasajeros a bordo del avión.
Se requiere que cada miembro de la tripulación de vuelo mantenga su arnés de hombro abrochado	3	A— durante el despegue y el aterrizaje sólo cuando haya pasajeros a bordo de la aeronave.	B - mientras los miembros de la tripulación se encuentran en sus puestos, a menos que no puedan realizar las tareas requeridas.	C - durante el despegue y el aterrizaje, a menos que no pueda realizar las tareas requeridas

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Con aviones civiles registrados en los Estados Unidos, se requiere el uso de cinturones de seguridad durante el movimiento en la superficie, despegues y aterrizajes para	2	A - práctica de operación segura , pero no es requerido por las regulaciones.	B - cada persona mayor de 2 años a bordo.	C - operaciones comerciales de pasajeros únicamente.
Las regulaciones de operación para aviones civiles registrados en los EE. UU. Requieren que durante el movimiento en la superficie, despegues y aterrizajes, un cinturón de seguridad y un arnés para hombros (si están instalados) deben estar debidamente asegurados alrededor de cada miembro de la tripulación de vuelo	2	A únicamente.	B - persona a bordo.	C - tripulantes de vuelo y de cabina.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante la verificación previa, descubre que uno de los asientos del pasajero tiene un arnés de hombro defectuoso. Todos los asientos estarán ocupados . Este vuelo es	2	A - permitido .	B - no permitido.	C - permitido siempre que se notifique al pasajero sobre el arnés de hombro defectuoso.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Está planeando un viaje y uno de sus pasajeros afirma que prefiere no usar su arnés de hombro porque le resulta incómodo. Debe	1	A— explicar que es un requisito obligatorio y que usa el arnés para hombros durante el despegue, el aterrizaje y el movimiento en la superficie.	B - Permítale usar su cinturón de seguridad durante todo el viaje sin el arnés de hombro.	C - Permítale usar su cinturón de seguridad para despegar y aterrizar y el arnés para hombros mientras está en ruta.
Los dispositivos electrónicos portátiles que puedan causar interferencia con el sistema de navegación o comunicación no se pueden operar en una aeronave civil registrada en los EE. UU. Que vuele	3	A — a lo largo de las vías aéreas federales.	B— dentro de los EE. UU.	C— en operaciones de transporte aéreo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los dispositivos electrónicos portátiles que puedan causar interferencia con el sistema de navegación o comunicación no pueden operarse en aeronaves civiles registradas en los EE. UU. Operadas	1	A— bajo IFR.	B— en operaciones de transporte de pasajeros.	C— a lo largo de las vías aéreas federales.
Si las condiciones climáticas son tales que se requiere designar un aeropuerto alternativo en su plan de vuelo IFR, debe planificar llevar suficiente combustible para llegar al primer aeropuerto de aterrizaje previsto, volar desde ese aeropuerto al aeropuerto alternativo y volar a partir de entonces durante	2	A: 30 minutos a velocidad de crucero lenta.	B— 45 minutos a velocidad de crucero normal.	C— 1 hora a velocidad de crucero normal.
Su transpondedor no funciona. Para ingresar al espacio aéreo Clase B, debe presentar una solicitud de desviación de la instalación	3	A— ATC no menos de 24 horas antes de la operación propuesta.	B— FSDO más cercano 24 horas antes de la operación propuesta.	C— controlar la instalación ATC en cualquier momento antes de ingresar al espacio aéreo controlado.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué equipo transpondedor se requiere para las operaciones de aviones dentro del espacio aéreo de Clase B? Un transpondedor	1	A: con código 4096 o modo S y capacidad en modo C.	B— con capacidad de código 4096, excepto cuando se opera a 1,000 pies AGL o menos bajo los términos de una carta de acuerdo.	C— se requiere para operaciones de avión cuando la visibilidad es menor a 3 millas.
¿Qué tipo de equipo ADS-B se requiere para las aeronaves que operan en el espacio aéreo de clase A?	1	A— 1090-ES.	B— Transceptor de acceso universal.	C— 1090-ES o transceptor de acceso universal.
Las operaciones en el espacio aéreo de Clase A requieren que la aeronave esté equipada con	2	A— ADS-B y FIS-B.	B— ADS-B y TIS-B.	C— ADS-B.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuándo puede una aeronave equipada con ADS-B Out no operar en modo de transmisión?	2	A— Siempre que la aeronave esté operando en un espacio aéreo de Clase G.	B— Si la aeronave está siendo operada con fines de aplicación de la ley y la transmisión pondría en peligro la seguridad de la misión.	C— Si la aeronave no fue certificada originalmente con un sistema eléctrico.
De acuerdo con 14 CFR Parte 91, la tripulación de vuelo mínima requerida debe usar oxígeno suplementario durante ese tiempo que exceda los 30 minutos en altitudes de presión de cabina de	3	A— 10,500 pies MSL hasta 12,500 pies MSL inclusive.	B— 12,000 pies MSL hasta 18,000 pies MSL inclusive.	C— 12,500 pies MSL hasta 14,000 pies MSL inclusive.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuáles son los requisitos de oxígeno cuando se opera en altitudes de presión de cabina por encima de los 15,000 pies MSL?	3	A— Debe haber oxígeno disponible para la tripulación de vuelo.	B— No se requiere oxígeno a ninguna altitud en un globo.	C— La tripulación de vuelo y los pasajeros deben recibir oxígeno suplementario.
Se requiere equipo de flotación aprobado, fácilmente disponible para cada ocupante, en cada aeronave si se vuela por alquiler sobre el agua,	2	A— en aeronaves anfibias a más de 50 NM de la costa.	B— más allá de la distancia de planeo desde la costa sin energía.	C— más de 50 millas terrestres de la costa.
El transporte de pasajeros contratado por un piloto comercial está	2	A— no autorizado en una aeronave de categoría "utilitario".	B— no autorizado en una aeronave de categoría "limitada".	C— autorizado en aeronaves de categoría “restringida”.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un certificado de aeronavegabilidad experimental	3	A — bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).	B— al transportar bienes en alquiler.	C— al transportar personas o bienes para alquilar.
¿Qué es cierto con respecto a las limitaciones operativas de un avión de categoría "restringida"?	3	A— Se requiere que un piloto de un avión de categoría “restringida” posea un certificado de piloto comercial.	B— Un avión de categoría “restringida” está limitado a un radio de operación de 25 millas desde su base de operaciones.	C— Ninguna persona puede operar un avión de categoría “restringida” que transporte pasajeros o propiedad a cambio de compensación o alquiler.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es cierto con respecto a las limitaciones operativas de un avión de categoría "primaria"?	2	A— Un avión de categoría “primaria” está limitado a un radio operativo específico desde su base de operaciones.	B— Ninguna persona puede operar un avión de categoría “primaria” que transporte pasajeros o propiedad a cambio de compensación o alquiler.	C— Un piloto de un avión de categoría “primaria” debe tener un certificado de piloto comercial cuando transporta pasajeros por compensación o alquiler.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las limitaciones operativas de una aeronave se pueden encontrar en el manual de vuelo de la aeronave aprobado por	3	A— FAA.	B— manual del propietario publicado por el fabricante de la aeronave.	C— manual de vuelo de la aeronave, material manual aprobado, marcas y carteles, o cualquier combinación de los mismos.
El tiempo acumulativo máximo que puede funcionar un transmisor localizador de emergencia antes de que se deba recargar la batería recargable es	3	A— 30 minutos.	B— 45 minutos.	C— 60 minutos.
Ninguna persona puede operar una gran aeronave civil de registro estadounidense que esté sujeta a un contrato de arrendamiento, a menos que el arrendatario haya enviado por correo una copia del contrato de arrendamiento a la División de Registro de Aeronaves de la FAA, Sección Técnica, Oklahoma City, OK dentro de cuántas horas de su ¿ejecución?	1	A— 24.	B— 48.	C— 72.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es cierto con respecto a los vuelos en formación? Los vuelos de formación están autorizados	3	A— cuando se transportan pasajeros por contrato con un acuerdo previo con el piloto al mando de cada aeronave en la formación.	B— no autorizado cuando las visibilidades son inferiores a 3 SM.	C— no autorizado cuando se transportan pasajeros por contrato.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es cierto con respecto a operar cerca de otras aeronaves en vuelo? Están	1	A— no autorizados, cuando se operan tan cerca de otra aeronave que pueden crear un peligro de colisión.	B— no autorizado, a menos que el piloto al mando de cada aeronave esté capacitado y sea competente en formación.	C— autorizado para el transporte de pasajeros por contrato, previo acuerdo con el piloto al mando de cada aeronave de la formación.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es cierto con respecto a los vuelos en formación? Los vuelos de formación están	1	A— no autorizados, excepto por acuerdo con el piloto al mando de cada aeronave.	B— no autorizado, a menos que el piloto al mando de cada aeronave esté capacitado y sea competente en formación.	C— autorizado para el transporte de pasajeros por contrato, previo acuerdo con el piloto al mando de cada aeronave de la formación.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Dos aeronaves de la misma categoría se acercan a un aeropuerto con el propósito de aterrizar. El derecho de paso pertenece a la aeronave	2	A- a mayor altitud.	B— a menor altitud, pero el piloto no se aprovechará de esta regla para cortar al frente o adelantar a la otra aeronave.	C— que es más maniobrable, y que la aeronave puede, con precaución, avanzar o adelantar a la otra aeronave.
El avión A está adelantando al avión B. ¿Qué avión tiene el derecho de paso?	2	A— Avión A; el piloto debe cambiar de rumbo a la derecha para adelantar.	B— Avión B; el piloto debe esperar que lo rebasen por la derecha.	C— Avión B; el piloto debe esperar que lo rebasen por la izquierda.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante una operación nocturna, el piloto de la aeronave n. ° 1 solo ve la luz verde de la aeronave n. ° 2. Si la aeronave está convergiendo, ¿qué piloto tiene el derecho de paso? El piloto de la aeronave	3	A— # 2; el avión n. ° 2 está a la izquierda del avión n. ° 1.	B— # 2; la aeronave n. ° 2 está a la derecha de la aeronave n. ° 1	C— n. ° 1; la aeronave n. ° 1 está a la derecha de la aeronave n. ° 2.
Un piloto que vuela un avión monomotor observa un avión multimotor que se acerca por la izquierda. ¿Qué piloto debería ceder el paso?	1	A— El piloto del avión multimotor debe ceder; el avión monomotor está a su derecha.	B— El piloto del avión monomotor debería ceder el paso; el otro avión está a la izquierda.	C— Cada piloto debe alterar el rumbo hacia la derecha.
Si la velocidad mínima segura para cualquier operación en particular es mayor que la velocidad máxima prescrita en 14 CFR Parte 91, el operador	2	A debe tener un Memorando de Acuerdo (MOA) con la agencia controladora.	B : la aeronave puede operar a esa velocidad.	C - el operador debe tener una carta de acuerdo con ATC.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la velocidad aérea máxima indicada autorizada en el espacio aéreo subyacente al espacio aéreo Clase B?	2	A - 156 nudos.	B - 200 nudos.	C - 230 nudos.
A menos que el ATC lo autorice o exija lo contrario, la velocidad aérea máxima indicada permitida cuando sea igual o inferior a 2,500 pies AGL dentro de 4 NM del aeropuerto principal dentro del espacio aéreo Clase C o D es	2	A - 180 nudos.	B - 200 nudos.	C - 230 nudos.
¿Cuál es la dirección general de movimiento de la otra aeronave si durante un vuelo nocturno observa una luz blanca fija y una luz roja giratoria adelante ya su altitud? El otro avión está	1	A - alejándose de usted.	B - cruce a su izquierda.	C - acercándose a ti de frente.
Si no está equipado con las luces de posición requeridas, una aeronave debe terminar el vuelo	1	A — al atardecer.	B - 30 minutos después de la puesta del sol.	C - 1 hora después de la puesta del sol.
Si una aeronave no está equipada con un sistema de luces eléctricas o anticolisión , ninguna persona puede operar esa aeronave	1	A — después del atardecer hasta el amanecer.	B - después del anochecer.	C - 1 hora después de la puesta del sol.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La operación de una aeronave más liviana que el aire, durante el período de la puesta del sol al amanecer, requiere que esté equipada e iluminada con luces de posición	1	A y un sistema de luces anticolisión roja o blanca de aviación .	B - luces rojas y blancas de aviación aprobadas .	C - luces de posición .
¿Qué equipo se requiere para las aeronaves a motor durante los vuelos nocturnos VFR?	1	A - Sistema de iluminación anticolisión .	B - Indicador de dirección giroscópico .	C - Indicador giroscópico de inclinación y inclinación.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje o salvo que el Administrador lo autorice de otra manera, la altitud mínima para el vuelo IFR es	3	A - 2,000 pies sobre todo el terreno.	B - 3,000 pies sobre terreno montañoso designado; 2,000 pies sobre terreno en otros lugares.	C - 2,000 pies por encima del obstáculo más alto sobre terreno montañoso designado; 1,000 pies por encima del obstáculo más alto sobre el terreno en otros lugares.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
De acuerdo con 14 CFR Parte 91, ¿a qué altitud mínima se puede operar un avión a menos que sea necesario para el despegue y el aterrizaje?	3	A— En áreas congestionadas, debe mantenerse a 500 pies sobre obstáculos y no más cerca de 500 pies de cualquier persona, embarcación, vehículo o estructura.	B - En áreas no congestionadas, 1,000 pies sobre cualquier obstáculo dentro de un radio horizontal de 2,000 pies.	C - Una altitud que permite un aterrizaje de emergencia sin peligro indebido, si falla una unidad de potencia.
¿Quién es el principal responsable de mantener una aeronave en condiciones de aeronavegabilidad?	3	A - El mecánico principal responsable de esa aeronave.	B - Piloto al mando u operador.	C - Propietario u operador de la aeronave.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si la operación de una aeronave en vuelo se vio sustancialmente afectada por una alteración o reparación, los documentos de la aeronave deben demostrar que fue probada y aprobada para regresar al servicio por un piloto con la calificación apropiada antes de ser operada	2	A— bajo las reglas VFR o IFR .	B - con pasajeros a bordo.	C - por compensación o alquiler.
Un certificado de aeronavegabilidad estándar permanece en vigor siempre que la aeronave reciba el mantenimiento y las inspecciones requeridos por	1	A - mantenimiento e inspecciones requeridas	B - una inspección anual.	C - una inspección anual y una inspección de 100 horas antes de su fecha de vencimiento.
¿Qué regulaciones hay en los términos y condiciones de un Certificado de aeronavegabilidad estándar?	3	A - Partes 21, 31, 43 y 91.	B - Partes 21, 61 y 91.	C - Partes 21, 43 y 91.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una aeronave que transporta pasajeros por contrato ha estado en un programa de inspección cada 100 horas de tiempo en servicio. ¿Bajo qué condición, si corresponde, puede esa aeronave operar más allá de las 100 horas sin una nueva inspección?	3	A - La aeronave puede volar para cualquier vuelo siempre que el tiempo en servicio no haya excedido las 110 horas.	B - La aeronave puede ser despachada para un vuelo de cualquier duración siempre que no se hayan excedido las 100 horas en el momento de la salida.	C - El límite de 100 horas puede excederse en no más de 10 horas si es necesario para llegar a un lugar en el que se pueda realizar la inspección.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto a las inspecciones de mantenimiento requeridas?	2	A - Una inspección de 100 horas puede sustituirse por una inspección anual.	B - Una inspección anual puede sustituirse por una inspección de 100 horas.	C - Se requiere una inspección anual incluso si se ha aprobado un sistema de inspección progresiva.
No se debe usar un transpondedor ATC a menos que haya sido probado, inspeccionado y se haya determinado que cumple con las regulaciones dentro de los	3	A - 30 días anteriores.	B - 12 meses calendario.	C - 24 meses calendario.
Si un transpondedor ATC instalado en una aeronave no ha sido probado, inspeccionado y no cumple con las regulaciones dentro de un período específico, ¿cuál es la limitación de su uso?	1	A - No se permite su uso.	B - Se puede utilizar en el espacio aéreo de Clase G.	C - Solo se puede utilizar para vuelos VFR.
Un transpondedor quedará inservible cuando esté apagado por más de	1	A - 125 pies.	B - 50 pies.	C - 20 pies.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Está realizando la verificación previa de una aeronave y observa que la última inspección del transmisor del localizador de emergencia fue hace 11 meses calendario. Puede	2	A - partir si obtiene un permiso de vuelo especial.	B - salir porque el ELT está dentro de la inspección .	C - no partir hasta que se realice una nueva inspección
Después de que se haya completado una inspección anual y la aeronave se haya vuelto a poner en servicio, se debe hacer una anotación apropiada	2	A - en el certificado de aeronavegabilidad.	B - en los registros de mantenimiento de la aeronave.	C - en el manual de vuelo aprobado por la FAA.
Los registros de mantenimiento de aeronaves deben incluir el estado actual del certificado de aeronavegabilidad	3	A - aplicable .	B : piezas de duración limitada únicamente del motor y la estructura del avión.	C : piezas de duración limitada de cada fuselaje, motor, hélice, rotor y aparato.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un nuevo registro de mantenimiento que se utilice para un motor de aeronave reconstruido por el fabricante debe incluir	3	A - horas de funcionamiento anteriores del motor.	B - inspecciones anuales realizadas en el motor.	C - cambios requeridos por las Directivas de aeronavegabilidad.
A los efectos de la aeronavegabilidad, un certificado de registro de distribuidor es el mismo que el certificado del propietario cuando	3	A - la aeronave es vieja y se ha movido.	B - viajando más de 150 NM.	C - requerido para pruebas de vuelo.
¿ En qué condiciones podría el libro de registro del motor de una aeronave no mostrar un historial operativo anterior?	3	A - Si la aeronave hubiera sido importada de un país extranjero.	B - Esto indicaría un error por parte del personal de mantenimiento.	C - Después de que el fabricante haya reconstruido el motor de la aeronave.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es correcto en cuanto al mantenimiento preventivo, cuando lo realiza un piloto?	2	A - No se requiere un registro de mantenimiento preventivo.	B - Se debe ingresar un registro de mantenimiento preventivo en los registros de mantenimiento.	C - Los registros de mantenimiento preventivo deben ingresarse en el manual de vuelo aprobado por la FAA.
Asegurar el cumplimiento de una Directiva de aeronavegabilidad es responsabilidad del piloto	3	A - al mando y del mecánico certificado por la FAA asignado a esa aeronave.	B - piloto al mando de esa aeronave.	C - propietario u operador de esa aeronave.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad en relación con las Directivas de aeronavegabilidad (AD)?	2	A - Los AD son de carácter consultivo y, por lo general, no se tratan de inmediato.	B - El incumplimiento de los AD hace que una aeronave no esté en condiciones de volar .	C - El cumplimiento de los AD es responsabilidad del personal de mantenimiento.
Usted es el piloto al mando de un vuelo y determina que la aeronave que planeaba volar tiene una Directiva de aeronavegabilidad (AD) vencida. ¿Cuál de las siguientes es una decisión adecuada?	3	A - No hay mantenimiento disponible, así que espere hasta después del viaje para cumplir con el AD.	B - Realizas el vuelo porque puedes sobrevolar un AD en 10 horas.	C - Cancela el vuelo y tiene la aeronave programada para mantenimiento.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué período de tiempo debe ser hospitalizada una persona antes de que la NTSB pueda definir una lesión como “lesión grave”?	2	A - 10 días, sin otras circunstancias atenuantes.	B - 48 horas; comenzando dentro de los 7 días posteriores a la fecha de la lesión.	C - 72 horas; comenzando dentro de los 10 días posteriores a la fecha de la lesión.
Se requiere notificación a la NTSB cuando ha habido un daño sustancial	3	A , que requiere reparaciones en el tren de aterrizaje.	B - a un motor causado por una falla del motor en vuelo.	C - que afecta negativamente a la resistencia estructural o las características de fuga.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿La Parte 830 de NTSB requiere una notificación inmediata como resultado de qué incidente?	3	A - Fallo del motor por cualquier motivo durante el vuelo.	B - Daños en el tren de aterrizaje como consecuencia de un aterrizaje forzoso.	C - Cualquier miembro de la tripulación de vuelo requerido que no pueda realizar sus tareas de vuelo debido a una enfermedad.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué incidente requeriría que se notificara inmediatamente a la oficina de campo de la NTSB más cercana?	1	A - Incendio durante el vuelo.	B - Fuego de tierra que resulta en el envío de equipo contra incendios.	C - Incendio de la aeronave principal mientras se encuentra en un hangar que resulta en daños a otra propiedad de más de $ 25,000.
¿Qué incidente aerotransportado requeriría que se notificara inmediatamente a la oficina de campo de la NTSB más cercana?	3	A - Mal funcionamiento o falla de la puerta del compartimiento de carga .	B - Puerta de cabina abierta durante el vuelo.	C - Mal funcionamiento o falla del sistema de control de vuelo .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Mientras rodaba para el despegue, un pequeño incendio quemó el aislamiento de un cable del transceptor. ¿Qué acción se requeriría para cumplir con NTSB Parte 830?	1	A - No se requiere notificación o informe.	B - Se debe presentar un informe al inspector de aviónica en la oficina de campo de la FAA más cercana dentro de las 48 horas.	C - El operador de la aeronave debe presentar una notificación inmediata en la oficina de campo de la NTSB más cercana .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al rodar en la rampa de estacionamiento, el tren de aterrizaje, la rueda y el neumático se dañan al golpear el equipo de tierra. ¿Qué acción se requeriría para cumplir con NTSB Parte 830?	3	A - Una notificación inmediata debe ser presentada por el operador de la aeronave con la NTSB más cercana f ield oficina.	B - Se debe presentar un informe en la oficina de campo de la FAA más cercana dentro de los 7 días.	C - No se requiere notificación o informe.
En una inspección posterior al vuelo de su avión después de un despegue abortado debido a un mal funcionamiento del ascensor, que find que el cable de control del ascensor ha roto. De acuerdo con NTSB 830, usted	1	A - debe notificar inmediatamente a la oficina de NTSB más cercana.	B - debe notificar a la NTSB dentro de los 10 días.	C - debe presentar un informe de la NASA de inmediato.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante el vuelo, un incendio que se extinguió quemó el aislamiento de un cable del transceptor. ¿Qué acción requiere la normativa?	3	A - No se requiere notificación o informe.	B - Se debe presentar un informe al inspector de aviónica en la Oficina del Distrito de Normas de Vuelo de la FAA más cercana dentro de las 48 horas.	C - Una notificación inmediata por parte del operador de la aeronave a la oficina de campo de la NTSB más cercana.
¿Cuándo debe notificarse un accidente de aeronave a la NTSB si hubo daños sustanciales y no hubo heridos?	1	A - Inmediatamente .	B - Dentro de los 10 días.	C - Dentro de los 30 días.
El operador de una aeronave que ha estado involucrada en un incidente debe presentar un informe a la oficina de campo más cercana de la NTSB	3	A - dentro de los 7 días.	B - dentro de los 10 días.	C - solo si se le solicita.
¿Cuántos días después de un accidente se debe presentar un informe en la oficina local de la NTSB más cercana?	3	A - 2 .	B - 7 .	C - 10 .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se insta a los pilotos y / o miembros de la tripulación de vuelo involucrados en incidentes de colisión cercana en el aire (NMAC) a reportar cada incidente inmediatamente	3	A - por teléfono celular a la Oficina del Distrito de Normas de Vuelo más cercana, ya que se trata de una emergencia.	B - a la policía local.	C - por radio o teléfono a la instalación FAA ATC o FSS más cercana.
¿Quién es responsable de presentar un informe de colisión casi en el aire (NMAC)?	3	A - Un pasajero a bordo de la aeronave involucrada.	B - Aplicación de la ley local .	C - Piloto y / o Tripulación de vuelo de la aeronave involucrada en el incidente.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El piloto al mando de una aeronave operada bajo IFR, en espacio aéreo controlado, informará tan pronto como sea posible al ATC cuando	2	A— ascienda o descienda a las altitudes asignadas.	B - experimentar cualquier mal funcionamiento del equipo de navegación, aproximación o comunicaciones, que ocurra en vuelo.	C : se solicitó que se pusiera en contacto con una nueva instalación de control.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los pilotos no están autorizados a aterrizar una aeronave desde una aproximación por instrumentos a menos que	1	A— la visibilidad del vuelo sea igual o superior a la visibilidad prescrita en el procedimiento de aproximación que se esté utilizando.	B - la visibilidad de vuelo y el techo están en o exceden los mínimos prescritos en la aproximación que se está utilizando.	C - el indicador visual de pendiente de aproximación y las referencias de pista son claramente visibles para el piloto.
Un piloto que realiza una aproximación por instrumentos publicada no está autorizado a realizar un viraje de procedimiento cuando	1	A— recibe un vector de radar hasta un rumbo o punto de referencia de aproximación final.	B - maniobrar a altitudes mínimas seguras.	C - maniobrar en altitudes de vectorización de radar.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para actuar como piloto al mando de un autogiro que transporta pasajeros, ¿qué debe lograr el piloto en ese autogiro para cumplir con los requisitos de experiencia de vuelo diurno reciente?	3	A - Realice nueve despegues y aterrizajes dentro de los 30 días anteriores.	B - Realice tres despegues y aterrizajes hasta detenerse por completo dentro de los 90 días anteriores.	C - Realiza tres despegues y aterrizajes dentro de los 90 días anteriores.
Un piloto comercial que imparte instrucción de vuelo en aeronaves de categoría más ligera que el aire debe mantener un registro de dicha instrucción durante un período de	3	A - 1 año.	B - 2 años.	C - 3 años.
¿Cuál es la cantidad máxima de instrucción de vuelo que un instructor autorizado puede dar en 24 horas consecutivas?	3	A - 4 horas.	B - 6 horas.	C - 8 horas.
El uso de ciertos dispositivos electrónicos portátiles está prohibido en aeronaves que operan bajo	1	A - IFR .	B - VFR .	C - DVFR .
Un cambio de comportamiento como resultado de la experiencia puede definirse como	1	A - aprendizaje .	B - conocimiento .	C - comprensión .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En niveles de aprendizaje, ¿cuáles son los pasos de progresión?	2	A - Aplicación , comprensión, memorización y correlación.	B - Memorización , comprensión, aplicación y correlación.	C - Correlación , memorización, comprensión y aplicación.
En el proceso de aprendizaje, el miedo o el elemento de amenaza	2	A - inspirarán al alumno a mejorar.	B - reducir el campo de percepción del alumno.	C - Disminuye la tasa de reacciones asociativas.
¿Cuál es la base de todo aprendizaje?	2	A - Perspicacia .	B - Percepción .	C - Motivación .
Mientras se enseña el material, es posible que los alumnos también aprendan otras cosas. ¿Cómo se llama el aprendizaje adicional ?	3	A - Aprendizaje residual	B - Aprendizaje conceptual	C - Aprendizaje incidental .
Los individuos aprenden mejor cuando están dispuestos a aprender. Esta característica de LEYES DEL APRENDIZAJE se conoce como la ley de	2	A - actualidad	B – preparación	C - disposición .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las percepciones resultan cuando una persona	1	A - da significado a las sensaciones.	B : agrupa bits de información.	C : responde primero a las señales visuales, luego a las señales auditivas, y relaciona estas señales con las que se han aprendido previamente.
¿Cuál es la verdad? Motivaciones	3	A : deben ser obvias para ser útiles.	B - debe ser tangible para ser eficaz.	C : puede ser muy sutil y difícil de identificar.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para motivar eficazmente a los alumnos, un instructor debe	1	A - prometer recompensas.	B - apelar a su orgullo y autoestima.	C - mantener relaciones personales agradables, incluso si es necesario para estándares más bajos.
Las motivaciones en forma de reproches y amenazas deben evitarse con todos menos con el alumno que está	3	A – aburrido	B – desanimado	C - exceso de confianza .
El nivel de aprendizaje en el que una persona puede repetir algo sin comprender se llama	1	A - aprendizaje de memoria	B - aprendizaje básico	C - aprendizaje aleatorio .
El nivel de aprendizaje en el que el alumno se vuelve capaz de asociar un elemento que se ha aprendido con otros bloques de aprendizaje se llama el nivel de	3	A – aplicación	B – asociación	C - correlación .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para asegurar los hábitos adecuados y las técnicas correctas durante el entrenamiento, un instructor debe:	2	A - nunca repetir un tema ya enseñado.	B - use la técnica de instrucción de “bloques de construcción”.	C - presentar tareas que sean difíciles y desafiantes para el alumno.
Antes de que un individuo pueda concentrarse en aprender, ¿cuál de estas necesidades humanas debe satisfacerse primero?	3	A - Necesidades sociales	B - Necesidades de seguridad	C - Necesidades físicas .
Aunque los mecanismos de defensa pueden tener un propósito útil, también pueden ser un obstáculo porque	3	A - alivian la causa de los problemas.	B - puede resultar en un comportamiento delirante.	C - implican el autoengaño y la distorsión de la realidad.
Cuando un alumno hace preguntas irrelevantes o se niega a participar en las actividades de la clase, generalmente es una indicación del mecanismo de defensa conocido como	1	A – agresión	B - renuncia	C - sustitución .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La huida física o mental es un mecanismo de defensa que los alumnos utilizan cuando	1	A - quieren escapar de situaciones frustrantes.	B - desconcertarse y perderse en la fase avanzada del entrenamiento.	C - intento de justificar acciones que de otra manera serían inaceptables.
Cuando un alumno usa excusas para justificar un desempeño inadecuado, es una indicación del mecanismo de defensa conocido como	3	A – agresión	B – renuncia	C - racionalización .
Cuando los alumnos se sienten tan frustrados que ya no creen que sea posible seguir trabajando, ¿qué mecanismo de defensa suelen mostrar?	2	A – Agresión	B – Renuncia	C - Racionalización .
Un estudiante que está soñando despierto está participando en el mecanismo de defensa conocido como	1	A – vuelo	B – sustitución	C - racionalización .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál de estas acciones del instructor resultaría más probable en que los alumnos se frustraran?	3	A - Presentar un tema o maniobra con gran detalle.	B - Encubrir los errores del instructor o fanfarronear cuando el instructor tiene dudas.	C - Decir a los alumnos que su trabajo no es satisfactorio sin explicación.
La eficacia de la comunicación entre el instructor y el alumno se mide por el grado de motivación	2	A- que manifiesta el alumno.	B - similitud entre la idea transmitida y la idea recibida.	C - atención que el alumno presta al instructor durante una lección.
Para comunicarse eficazmente, los instructores deben	3	A - utilizar notas muy organizadas.	B - mostrar una actitud autoritaria.	C - muestre una actitud positiva y segura.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Probablemente, la mayor barrera para una comunicación eficaz es	3	A - el uso de declaraciones inexactas.	B - uso de abstracciones por parte del comunicador.	C - falta de un núcleo común de experiencia entre comunicador y receptor.
¿Cuál es la secuencia adecuada en la que el instructor debe emplear los cuatro pasos básicos en el proceso de enseñanza?	3	A - Explicación , demostración, práctica y evaluación.	B - Explicación , ensayo y práctica, evaluación y revisión.	C - Elaboración , presentación, aplicación y revisión y evaluación.
La evaluación del desempeño y los logros del alumno durante una lección debe basarse en	2	A. en los antecedentes y experiencias pasadas del alumno	B. objetivos y metas que se establecieron en el plan de lección.	C. rendimiento real del alumno en comparación con un estándar arbitrario.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para mejorar la aceptación por parte del alumno de la instrucción adicional, el instructor debe	1	A - mantener informado al alumno de su progreso.	B : estimular continuamente al alumno para que mantenga los niveles de motivación.	C - establecer estándares de desempeño un poco por encima de la capacidad real del alumno.
El método de organizar el material de la lección de lo simple a lo complejo, del pasado al presente y de lo conocido a lo desconocido es uno que	3	A - el instructor debe evitar.	B - crea desviaciones de patrones de pensamiento del alumno.	C : indica la relación de los puntos principales de la lección.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El patrón CONOCIDO a DESCONOCIDO ayuda al instructor a guiar al alumno hacia nuevas ideas y conceptos mediante	2	A : ansiedades e inseguridades.	B : usar algo que el alumno ya sepa.	C - opiniones mantenidas anteriormente , tanto válidas como inválidas.
Al desarrollar una lección, el instructor debe organizar lógicamente explicaciones y demostraciones para ayudar al alumno	2	A - comprender los elementos de conocimiento separados.	B - comprender las relaciones de los puntos principales de la lección.	C : aprenda de memoria para que la ejecución del procedimiento sea automática.
¿Cuál debería ser el primer paso para preparar una conferencia?	3	A - Organización del material.	B - Investigando el tema.	C - Establecer el objetivo y el resultado deseado.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una de las ventajas de una conferencia?	2	A - Proporciona la participación de los alumnos.	B - Se pueden presentar muchas ideas en poco tiempo.	C - Es posible el logro máximo en todo tipo de resultados de aprendizaje.
En una "discusión guiada", las preguntas iniciales generalmente deben comenzar con	1	A - " por qué ..."	B - " cuándo ..."	C - " dónde ..."
¿Cuáles son los pasos esenciales en el método de enseñanza de “demostración / actuación”?	3	A - Demostración , práctica y evaluación.	B - Demostración , desempeño del alumno y evaluación.	C - Explicación , demostración, desempeño del alumno, supervisión del instructor y evaluación.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad sobre la crítica de un instructor al desempeño de un alumno?	3	A - Debe darse por escrito.	B - Debe ser subjetivo más que objetivo.	C - Es un paso en el proceso de aprendizaje, no en el proceso de calificación.
El propósito de una crítica es	3	A - identificar solo las fallas y debilidades del alumno.	B - dar una evaluación retrasada del desempeño del alumno.	C - proporcionar dirección y orientación para elevar el nivel de desempeño del alumno

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando un instructor critica a un alumno, siempre debe	3	A - hacerlo en privado.	B - subjetivo más que objetivo.	C : se lleva a cabo inmediatamente después de la ejecución del alumno.
¿Cuál de estos resultados puede tener un examen adecuado por parte del instructor durante una lección?	1	A - Identifica puntos que necesitan énfasis.	B - Fomenta la respuesta memorística de los alumnos.	C - Permite la introducción de material nuevo que no fue tratado anteriormente.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para que las pruebas orales sean efectivas durante una lección, una pregunta debe	1	A - centrarse en una sola idea.	B : incluya una combinación de dónde, cómo y por qué.	C - sea fácil para el alumno en esa etapa particular de la formación.
Una prueba escrita tiene validez cuando	3	A - produce resultados consistentes.	B - muestrea generosamente cualquier cosa que se esté midiendo.	C - en realidad mide lo que se supone que debe medir y nada más.
Una prueba escrita que tiene confiabilidad es aquella en la que	1	A - produce resultados consistentes.	B : mide pequeñas diferencias en el rendimiento de los alumnos.	C - en realidad mide lo que se supone que debe medir y nada más.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se dice que una prueba escrita es completa cuando	3	A - produce resultados consistentes.	B : incluye todos los niveles de dificultad.	C - abundantemente muestras de lo que se está measur ed
¿Cuál es la verdad sobre el uso de ayudas visuales?	1	A - deben usarse para enfatizar puntos clave en una lección.	B - asegúrese de captar y mantener la atención del alumno.	C - no debe usarse para cubrir un tema en menos tiempo.
Las ayudas didácticas utilizadas en el proceso de enseñanza / aprendizaje deben ser	2	A - autosuficientes y no deben requerir explicación.	B - compatible con los resultados del aprendizaje a alcanzar.	C - seleccionado antes de desarrollar y organizar el plan de lección.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La relación profesional entre el instructor y el alumno debe basarse en	3	A : la necesidad de ignorar las fallas, intereses o problemas personales del alumno.	B - establecer objetivos de aprendizaje muy altos para que el alumno se vea desafiado continuamente.	C - el reconocimiento mutuo de que son importantes el uno para el otro y que ambos están trabajando hacia el mismo objetivo.
¿Cuál es la verdad sobre la profesionalidad como instructor?	1	A - El profesionalismo exige un código ético.	B - Para lograr el profesionalismo, las acciones y decisiones deben limitarse a patrones y prácticas estándar.	C - El profesionalismo no requiere una formación y preparación prolongadas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un instructor puede mantener de manera más eficaz un alto nivel de motivación del alumno si hace	1	A : hacer de cada lección una experiencia placentera.	B - facilitar los estándares para un alumno aprensivo.	C : desafiar continuamente al alumno para que cumpla los objetivos más elevados de la formación.
El exceso de confianza de los que aprenden rápido debe corregirse con	2	A - grandes elogios cuando no se cometen errores.	B - elevar el estándar de desempeño para cada lección.	C : proporcionar una evaluación fuerte y negativa al final de cada lección.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué debe hacer un instructor con un alumno que asume que la corrección de errores no es importante?	3	A - Inventar las deficiencias del alumno.	B - Intente reducir el exceso de confianza del alumno.	C - Elevar los estándares de desempeño, exigiendo un mayor esfuerzo.
¿Qué debe hacer un instructor si el lento progreso de un alumno se debe al desánimo y la falta de confianza?	1	A - Asignar subobjetivos que se puedan alcanzar más fácilmente que los objetivos de aprendizaje normales.	B - Enfatice los aspectos negativos del mal desempeño señalando las graves consecuencias.	C - Elevar los estándares de desempeño para que el alumno se sienta satisfecho al cumplir con los estándares más altos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Debería preocuparse un instructor por un alumno apto que comete muy pocos errores?	2	A - No se . Algunos estudiantes tienen una aptitud innata y natural para volar.	B - Sí . El alumno puede asumir que la corrección de errores no es importante.	C - Sí . El alumno perderá la confianza en el instructor si el instructor no inventa deficiencias en el desempeño del alumno.
Cuando un alumno comprende correctamente la situación y conoce el procedimiento correcto para la tarea, pero no actúa en el momento adecuado, lo más probable es que	1	A - carece de confianza en sí mismo.	B - será incapaz de hacer frente a las exigencias de volar.	C - está impedido por la indiferencia o la falta de interés.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué debe hacer un instructor si se sospecha que un alumno no comprende completamente los principios involucrados en una tarea, aunque el alumno pueda realizar la tarea correctamente?	1	A - Exija que el alumno aplique los mismos elementos al desempeño de otras tareas.	B - Solicite al alumno que repita la tarea, según sea necesario, hasta que se comprendan los principios.	C - Repita la demostración de la tarea según sea necesario hasta que el alumno comprenda los principios.
Cuando se encuentran bajo estrés, las personas normales suelen reaccionar	3	A , con cambios marcados en el estado de ánimo en las diferentes lecciones.	B - con sobrecooperación extrema , autocontrol minucioso y riendo o cantando.	C - respondiendo rápida y exactamente, a menudo automáticamente, dentro de los límites de su experiencia y formación.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El instructor puede contrarrestar la ansiedad en un alumno al	1	A : tratar el miedo del alumno como una reacción normal.	B : permitir que el alumno seleccione las tareas a realizar.	C - citando continuamente las lamentables consecuencias de un desempeño defectuoso.
¿Qué indicaría más probablemente que un alumno está reaccionando de forma anormal al estrés?	2	A - Piensa y actúa rápidamente.	B - Sobrecooperación extrema .	C - Extrema sensibilidad al entorno.
¿Cuál es la consideración principal al determinar la duración y frecuencia de los períodos de instrucción de vuelo?	1	A – Fatiga	B - Agudeza mental	C - Acondicionamiento físico .

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los alumnos rápidamente se vuelven apáticos cuando	3	A - comprenden el objetivo hacia el que están trabajando.	B - se les asignan metas que son difíciles, pero posibles de alcanzar.	C - reconocer que su instructor está mal preparado para impartir la lección.
En la planificación de cualquier actividad de instrucción, el de la structor primera consideración debe ser a	1	A- determinar los objetivos y normas generales.	B - identificar los bloques de aprendizaje que componen el objetivo general.	C - establecer puntos en común entre el instructor y los alumnos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al calcular el peso y el equilibrio, el peso vacío básico incluye el peso de la estructura del avión, los motores y todo el equipo opcional instalado. El peso vacío básico también incluye	1	A: el combustible inutilizable, los líquidos de funcionamiento llenos y el aceite lleno.	B— todo el combustible utilizable, aceite lleno, líquido hidráulico, pero no incluye el peso del piloto, los pasajeros ni el equipaje.	C— todo el combustible y aceite utilizable, pero no incluye ningún equipo o instrumento de radio que haya sido instalado por alguien que no sea el fabricante.
Si todas las unidades de índice son positivas al calcular el peso y el equilibrio, la ubicación del datum estaría en la línea central	2	A— de las ruedas principales.	B— nariz o delante del avión.	C— línea central del morro o rueda de cola, según el tipo de avión.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál de los siguientes métodos puede determinar el CG de una aeronave?	3	A— Dividiendo los brazos totales por los momentos totales.	B— Multiplicar el total de brazos por el peso total.	C— División de momentos totales por peso total.
DADO : Peso A: 155 libras a 45 pulgadas popa del datum Peso B: 165 libras a 145 pulgadas popa del datum Peso C: 95 libras a 185 pulgadas popa del datum Basado en esta información, ¿dónde se ubicaría el CG a popa de ¿dato?	2	A— 86,0 pulgadas.	B— 116,8 pulgadas.	C— 125,0 pulgadas.
DADO : Peso A: 140 libras a 17 pulgadas popa del datum Peso B: 120 libras a 110 pulgadas popa del datum Peso C: 85 libras a 210 pulgadas popa del datum Basado en esta información, el CG se ubicaría a qué distancia popa de dato?	2	A— 89,11 pulgadas.	B— 96,89 pulgadas.	C— 106,92 pulgadas.
DADO : Peso A: 135 libras a 15 pulgadas popa del datum Peso B: 205 libras a 117 pulgadas popa del datum Peso C: 85 libras a 195 pulgadas popa del datum Basado en esta información, el CG se ubicaría a qué distancia popa de dato?	1	A— 100,2 pulgadas.	B— 109,0 pulgadas.	C— 121,7 pulgadas.
DADO : Peso A: 175 libras a 135 pulgadas popa del datum Peso B: 135 libras a 115 pulgadas popa del datum Peso C: 75 libras a 85 pulgadas popa del datum El CG para los pesos combinados se ubicaría a qué	3	A— 91,76 pulgadas.	B— 111,67 pulgadas.	C— 118,24 pulgadas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
distancia de ¿dato?				
El equipaje que pesa 90 libras se coloca en el compartimiento de equipaje de un avión de categoría normal que tiene un letrero de 100 libras. Si este avión está sujeto a un factor de carga positivo de 3.5 Gs, la carga total del equipaje sería	2	A— 315 libras y sería excesiva.	B— 315 libras y no sería excesivo.	C— 350 libras y no sería excesivo.
(Consulte la Figura 38.) DADO: Peso vacío (se incluye aceite) ..... 1,271 lb Momento del peso vacío (in-lb / 1,000) ..... 102.04 Piloto y copiloto .... 400 lb Pasajero del asiento trasero .... Carga de 140 lb .... 100 lb de combustible .... 37 gal ¿Es	1	A— Sí, el peso y el CG están dentro de los límites.	B— No, el peso excede el máximo permitido.	C— No, el peso es aceptable, pero el CG está detrás del límite de popa.
(Consulte la Figura 38.) DADO: Peso vacío (se incluye aceite) ..... 1,271 lb Momento del peso vacío (in-lb / 1,000) ..... 102.04 Piloto y copiloto .... 260 lb Pasajero del asiento trasero .... Carga de 120 lb .... 60 lb de combustible ... . 37 gal En	1	A— dentro de la envolvente del CG.	B— en el límite delantero de la envolvente CG.	C— dentro del área sombreada de la envolvente CG.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 38.) DADO: Peso vacío (se incluye aceite) ..... 1,271 lb Momento del peso vacío (in-lb / 1,000) ..... 102.04 Piloto y copiloto .... Carga de 360 lb .... 340 lb de combustible ... . 37 gal ¿Se mantendrá el CG dentro de los límites después de que se hayan usado 30 galon	1	A— Sí, el GC se mantendrá dentro de los límites.	B— No, el CG se ubicará a popa del límite de popa del CG.	C— Sí, pero el CG se ubicará en el área sombreada del sobre del CG.
DADO : Peso total .... Estación de localización CG de 4,137 lb .... 6 7. 8 Consumo de combustible .... 13.7 GPH Fuel CG station .... 68.0 Después de 1 hora 30 minutos de vuelo, el CG estaría ubicado en la estación	1	A - 67.79.	B— 68,79.	C— 70,78.
DADO : Peso total .... Estación de ubicación CG de 3,037 lb .... 68.8 Consumo de combustible .... 12.7 GPH Fuel CG station .... 68.0 Después de 1 hora y 45 minutos de vuelo, el CG estaría ubicado en la estación	2	A - 6 8 .7 7.	B— 68.83.	C— 69,77.
Una aeronave está cargada con un peso de rampa de 3650 libras y un CG de 94.0, aproximadamente cuánto equipaje tendría que moverse desde el área de equipaje trasera en la estación 180 al área de equipaje	1	A— 52,14 libras.	B— 62,24 libras.	C— 78,14 libras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
delantera en la estación 40 para mover el CG a 92,0?				
Un avión se carga con un peso bruto de 4,800 libras, con tres piezas de equipaje en el compartimiento de equipaje trasero. El CG está ubicado a 98 pulgadas hacia atrás del datum, que está a 1 pulgada hacia atrás de los límites. Si el equipaje que pesa 90 libras se mueve desde el compartimiento de equipaje trasero (145 pulgadas hacia atrás del punto de referencia) al compartimiento delantero (45 pulgadas hacia atrás del punto de referencia), ¿qué es el nuevo CG?	1	A— 96,13 pulgadas hacia atrás del punto de referencia.	B— 95,50 pulgadas hacia atrás del punto de referencia.	C— 99,87 pulgadas hacia atrás del punto de referencia.
Con respecto al uso de la información de peso proporcionada en el manual del propietario de una aeronave típica para calcular el peso bruto, es importante saber que si se han instalado artículos en la aeronave además del equipo original, la	1	A: carga útil permitida se reduce .	B— la carga útil permitida permanece sin cambios.	C— se aumenta el peso bruto máximo permitido.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 39.) DADO: BRAZO DE PESO MOMENTO (PULG.) (PULG.-LBS) Peso vacío ..... 1,700 ..... . +6.0 ..... +10.200 Peso piloto ..... 200 .....- 31.0 ... .? Aceite (8 qt, todo utilizable) .....? ..... +1.0 .....? Combustible (50 galones, todos utilizables) ....? ..... +2.0 .....? Equipaje ..... 30 .....- 31.0 ....? TOTALES ? ? ? Si la línea de referencia	1	A— 1,64 pulgadas hacia atrás de la referencia.	B— 1,64 pulgadas hacia adelante del punto de referencia.	C— 1,66 pulgadas hacia adelante del punto de referencia.
(Consulte la Figura 40.) DADO: Peso básico (se incluye aceite) ..... 830 lb Básico momento de peso (1,000 / in.-lb) ..... 104.8 Peso del piloto .... 175 lb Peso del pasajero .... 160 lb de combustible .... 19,2 gal El CG está ubicado	1	A: bastante atrás del límite de popa del CG.	B— dentro de la envolvente CG.	C— adelante del límite delantero del CG.
DADO : GNL. GNL. LAT. LAT. MAMÁ DEL BRAZO PESO . BRAZO. MAMÁ. Peso vacío .... 1700 .... 116.1 .....? ..... +0.2 ..... - Combustible (75 gal a 6.8 ppg) .....? ... 110.0 .....? ..... - ..... - Aceite ..... 12 ... 179.0 . .....? ..... - ..... - Piloto (asiento derecho) ... 175 ..... 65.0 .....? .... +12.5 .....? Pasajero (asiento izquierdo) ..... 195 ... 104.0 .....? .....-	3	A— 109,35 "y -0,04".	B— 110,43 "y +,02".	C— 110.83 "y -.02".

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
13,3 .....? TOTALES ? ? ? ? ? Determine el CG l				
(Consulte la Figura 37.) DADO: PESO MOMENTO Peso básico del autogiro (aceite incluido) ..... 1,315 .... 150.1 Peso piloto ..... 140 .....? Peso del pasajero ..... 150 ..... ? 27 gal de combustible ..... 162 ....? El CG está ubicado	3	A: fuera de la envolvente del CG; se supera el peso bruto máximo.	B— fuera del sobre de CG; se superan el peso bruto máximo y el momento de peso bruto.	C— dentro de la envolvente CG; no se excede ni el peso bruto máximo ni el momento de peso bruto.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 37.) DADO: PESO Peso básico del autogiro (aceite incluido) ..... 1,315 .... 154.0 Peso del piloto ..... 145 . .....? Peso del pasajero ..... 153 ..... ? 27 gal de combustible ..... 162 ....? El CG está ubicado	2	A: fuera de la envolvente del CG; se supera el peso bruto máximo.	B— fuera del sobre de CG; pero no se excede el peso bruto máximo.	C— dentro de la envolvente CG; no se excede ni el peso bruto máximo ni el momento de peso bruto.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al calcular el peso y el equilibrio, el peso vacío básico incluye el peso de la estructura del avión, los motores y todo el equipo opcional instalado. El peso vacío básico también incluye	1	A: el combustible inutilizable, los líquidos de funcionamiento llenos y el aceite lleno.	B— todo el combustible utilizable, aceite lleno, líquido hidráulico, pero no incluye el peso del piloto, los pasajeros ni el equipaje.	C— todo el combustible y aceite utilizable, pero no incluye ningún equipo o instrumento de radio que haya sido instalado por alguien que no sea el fabricante.
Si todas las unidades de índice son positivas al calcular el peso y el equilibrio, la ubicación del datum estaría en la línea central	2	A— de las ruedas principales.	B— nariz o delante del avión.	C— línea central del morro o rueda de cola, según el tipo de avión.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál de los siguientes métodos puede determinar el CG de una aeronave?	3	A— Dividiendo los brazos totales por los momentos totales.	B— Multiplicar el total de brazos por el peso total.	C— División de momentos totales por peso total.
DADO : Peso A: 155 libras a 45 pulgadas popa del datum Peso B: 165 libras a 145 pulgadas popa del datum Peso C: 95 libras a 185 pulgadas popa del datum Basado en esta información, ¿dónde se ubicaría el CG a popa de ¿dato?	2	A— 86,0 pulgadas.	B— 116,8 pulgadas.	C— 125,0 pulgadas.
DADO : Peso A: 140 libras a 17 pulgadas popa del datum Peso B: 120 libras a 110 pulgadas popa del datum Peso C: 85 libras a 210 pulgadas popa del datum Basado en esta información, el CG se ubicaría a qué distancia popa de dato?	2	A— 89,11 pulgadas.	B— 96,89 pulgadas.	C— 106,92 pulgadas.
DADO : Peso A: 135 libras a 15 pulgadas popa del datum Peso B: 205 libras a 117 pulgadas popa del datum Peso C: 85 libras a 195 pulgadas popa del datum Basado en esta información, el CG se ubicaría a qué distancia popa de dato?	1	A— 100,2 pulgadas.	B— 109,0 pulgadas.	C— 121,7 pulgadas.
DADO : Peso A: 175 libras a 135 pulgadas popa del datum Peso B: 135 libras a 115 pulgadas popa del datum Peso C: 75 libras a 85 pulgadas popa del datum El CG para los pesos combinados se ubicaría a qué	3	A— 91,76 pulgadas.	B— 111,67 pulgadas.	C— 118,24 pulgadas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
distancia de ¿dato?				
El equipaje que pesa 90 libras se coloca en el compartimiento de equipaje de un avión de categoría normal que tiene un letrero de 100 libras. Si este avión está sujeto a un factor de carga positivo de 3.5 Gs, la carga total del equipaje sería	2	A— 315 libras y sería excesiva.	B— 315 libras y no sería excesivo.	C— 350 libras y no sería excesivo.
(Consulte la Figura 38.) DADO: Peso vacío (se incluye aceite) ..... 1,271 lb Momento del peso vacío (in-lb / 1,000) ..... 102.04 Piloto y copiloto .... 400 lb Pasajero del asiento trasero .... Carga de 140 lb .... 100 lb de combustible .... 37 gal ¿Es	1	A— Sí, el peso y el CG están dentro de los límites.	B— No, el peso excede el máximo permitido.	C— No, el peso es aceptable, pero el CG está detrás del límite de popa.
(Consulte la Figura 38.) DADO: Peso vacío (se incluye aceite) ..... 1,271 lb Momento del peso vacío (in-lb / 1,000) ..... 102.04 Piloto y copiloto .... 260 lb Pasajero del asiento trasero .... Carga de 120 lb .... 60 lb de combustible ... . 37 gal En	1	A— dentro de la envolvente del CG.	B— en el límite delantero de la envolvente CG.	C— dentro del área sombreada de la envolvente CG.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 38.) DADO: Peso vacío (se incluye aceite) ..... 1,271 lb Momento del peso vacío (in-lb / 1,000) ..... 102.04 Piloto y copiloto .... Carga de 360 lb .... 340 lb de combustible ... . 37 gal ¿Se mantendrá el CG dentro de los límites después de que se hayan usado 30 galon	1	A— Sí, el GC se mantendrá dentro de los límites.	B— No, el CG se ubicará a popa del límite de popa del CG.	C— Sí, pero el CG se ubicará en el área sombreada del sobre del CG.
DADO : Peso total .... Estación de localización CG de 4,137 lb .... 6 7. 8 Consumo de combustible .... 13.7 GPH Fuel CG station .... 68.0 Después de 1 hora 30 minutos de vuelo, el CG estaría ubicado en la estación	1	A - 67.79.	B— 68,79.	C— 70,78.
DADO : Peso total .... Estación de ubicación CG de 3,037 lb .... 68.8 Consumo de combustible .... 12.7 GPH Fuel CG station .... 68.0 Después de 1 hora y 45 minutos de vuelo, el CG estaría ubicado en la estación	2	A - 6 8 .7 7.	B— 68.83.	C— 69,77.
Una aeronave está cargada con un peso de rampa de 3650 libras y un CG de 94.0, aproximadamente cuánto equipaje tendría que moverse desde el área de equipaje trasera en la estación 180 al área de equipaje	1	A— 52,14 libras.	B— 62,24 libras.	C— 78,14 libras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
delantera en la estación 40 para mover el CG a 92,0?				
Un avión se carga con un peso bruto de 4,800 libras, con tres piezas de equipaje en el compartimiento de equipaje trasero. El CG está ubicado a 98 pulgadas hacia atrás del datum, que está a 1 pulgada hacia atrás de los límites. Si el equipaje que pesa 90 libras se mueve desde el compartimiento de equipaje trasero (145 pulgadas hacia atrás del punto de referencia) al compartimiento delantero (45 pulgadas hacia atrás del punto de referencia), ¿qué es el nuevo CG?	1	A— 96,13 pulgadas hacia atrás del punto de referencia.	B— 95,50 pulgadas hacia atrás del punto de referencia.	C— 99,87 pulgadas hacia atrás del punto de referencia.
Con respecto al uso de la información de peso proporcionada en el manual del propietario de una aeronave típica para calcular el peso bruto, es importante saber que, si se han instalado artículos en la aeronave además del equipo original, la	1	A: carga útil permitida se reduce.	B— la carga útil permitida permanece sin cambios.	C— se aumenta el peso bruto máximo permitido.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 39.) DADO: BRAZO DE PESO MOMENTO (PULG.) (PULG.-LBS) Peso vacío ..... 1,700 ..... . +6.0 ..... +10.200 Peso piloto ..... 200 .....- 31.0 ... .? Aceite (8 qt, todo utilizable) .....? ..... +1.0 .....? Combustible (50 galones, todos utilizables) ....? ..... +2.0 .....? Equipaje ..... 30 .....- 31.0 ....? TOTALES ? ? ? Si la línea de referencia	1	A— 1,64 pulgadas hacia atrás de la referencia.	B— 1,64 pulgadas hacia adelante del punto de referencia.	C— 1,66 pulgadas hacia adelante del punto de referencia.
(Consulte la Figura 40.) DADO: Peso básico (se incluye aceite) ..... 830 lb Básico momento de peso (1,000 / in.-lb) ..... 104.8 Peso del piloto .... 175 lb Peso del pasajero .... 160 lb de combustible .... 19,2 gal El CG está ubicado	1	A: bastante atrás del límite de popa del CG.	B— dentro de la envolvente CG.	C— adelante del límite delantero del CG.
DADO : GNL. GNL. LAT. LAT. MAMÁ DEL BRAZO PESO . BRAZO. MAMÁ. Peso vacío .... 1700 .... 116.1 .....? ..... +0.2 ..... - Combustible (75 gal a 6.8 ppg) .....? ... 110.0 .....? ..... - ..... - Aceite ..... 12 ... 179.0 . .....? ..... - ..... - Piloto (asiento derecho) ... 175 ..... 65.0 .....? .... +12.5 .....? Pasajero (asiento izquierdo) ..... 195 ... 104.0 .....? .....- 13,3 .....? TOTALES ? ? ? ? ? Determine el CG l	3	A— 109,35 "y -0,04".	B— 110,43 "y +,02".	C— 110.83 "y -.02".

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 37.) DADO: PESO MOMENTO Peso básico del autogiro (aceite incluido) ..... 1,315 .... 150.1 Peso piloto ..... 140 .....? Peso del pasajero ..... 150 ..... ? 27 gal de combustible ..... 162 ....? El CG está ubicado	3	A: fuera de la envolvente del CG; se supera el peso bruto máximo.	B— fuera del sobre de CG; se superan el peso bruto máximo y el momento de peso bruto.	C— dentro de la envolvente CG; no se excede ni el peso bruto máximo ni el momento de peso bruto.
(Consulte la Figura 37.) DADO: PESO Peso básico del autogiro (aceite incluido) ..... 1,315 .... 154.0 Peso del piloto ..... 145 . .....? Peso del pasajero ..... 153 ..... ? 27 gal de combustible ..... 162 ....? El CG está ubicado	2	A: fuera de la envolvente del CG; se supera el peso bruto máximo.	B— fuera del sobre de CG; pero no se excede el peso bruto máximo.	C— dentro de la envolvente CG; no se excede ni el peso bruto máximo ni el momento de peso bruto.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 36.) DADO: PESO MOMENTO DEL BRAZO Peso vacío ..... 610 ..... 96.47 ....? Piloto (asiento delantero) ..... 150 .....? .....? Pasajero (asiento de popa) ..... 180 .....? .....? Radio y pilas ..... 10 ..... 23.20 .....? TOTALES ? El CG está ubicado en la estación	3	A— 33.20.	B— 59,55.	C— 83,26.
(Consulte la Figura 36.) DADO: PESO MOMENTO DEL BRAZO Peso vacío ..... 612 ..... 96.47 ....? Piloto (asiento delantero) ..... 170 .....? .....? Pasajero (asiento de popa) ..... 160 .....? .....? Radio y pilas ..... 10 ..... 23.20 .....? Lastre ..... 20 ..... 14,75 ....? TOTALES ? ? ? El CG está ubicado en la estación	1	A— 81.23.	B— 82,63.	C— 83,26.
(Consulte la Figura 36.) DADO: PESO MOMENTO DEL BRAZO Peso vacío ..... 605 ..... 96.47 ....? Piloto (asiento delantero) ..... 120 .....? .....? Pasajero (asiento de popa) ..... 160 .....? .....? Radio y pilas ..... 20 ..... 23.20 .....? Lastre ..... 40 ..... 14,75 ....? TOTALES ? ? ? El CG está ubicado en la estación	3	A - 79.77.	B— 80,32.	C— 81,09.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
DADO : DADO : PESO MOMENTO DEL BRAZO Peso vacío ..... 957 ..... 29.07 ....? Piloto (asiento delantero) ..... 140 .....- 45.30 .....? Pasajero (asiento de popa) ..... 170 ..... +1.60 .....? Lastre ..... 15 .....- 45.30 ....? TOTALES ? ? ? El CG está ubicado en la estación	2	A— -6.43.	B— +16,43.	C - +27,38.
(Consulte la Figura 31.) Se está utilizando la Rwy 30 para el aterrizaje. ¿Qué viento de superficie excedería la capacidad de viento cruzado del avión de 0.2 V S0, si V S0 es de 60 nudos?	1	A— 260 ° a 20 nudos.	B— 275 ° a 25 nudos.	C— 315 ° a 35 nudos.
(Consulte la Figura 31.) Si el viento en la superficie informado por la torre es de 010 ° a 18 nudos, ¿cuál es el componente de viento cruzado para un aterrizaje por la Rwy 08?	3	A— 7 nudos.	B— 15 nudos.	C— 17 nudos.
(Consulte la Figura 31.) El viento en la superficie es de 180 ° a 25 nudos. ¿Cuál es el componente de viento cruzado para un aterrizaje por la Rwy 13?	1	A— 19 nudos.	B— 21 nudos.	C— 23 nudos.
(Consulte la Figura 31.) ¿Cuál es el componente del viento en contra para un despegue por la Rwy 13 si el viento en la superficie es de 190 ° a 15 nudos?	1	A— 7 nudos.	B— 13 nudos.	C— 15 nudos.
¿Cuál es la temperatura estándar a 10,000 pies?	1	A— -5 ° C.	B— -15 ° C.	C- + 5 ° C.
¿Cuál es la temperatura estándar a 20,000 pies?	3	A— -15 ° C.	B— -20 ° C.	C— -25 ° C.
¿Cuáles son los valores estándar de temperatura y presión para el nivel del mar?	1	A— 15 ° C y 29.92 "Hg.	B— 59 ° F y 1013.2" Hg.	C— 15 ° C y 29,92 Mb.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las tablas de rendimiento de una aeronave para despegue y ascenso se basan en	1	A— altitud de presión / densidad.	B— altitud de la cabina.	C— altitud verdadera.
¿Qué efecto, si lo hubiera, tendría un cambio en la temperatura ambiente o en la densidad del aire sobre el rendimiento del motor de turbina de gas?	3	A— A medida que disminuye la densidad del aire, aumenta el empuje.	B— A medida que aumenta la temperatura, aumenta el empuje.	C— A medida que aumenta la temperatura, el empuje disminuye.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al realizar un desvío a un aeropuerto alternativo debido a una emergencia, los pilotos deben	3	A— confiar en la radio como método principal de navegación.	B— ascenso a una altitud más alta, ya que será más fácil identificar los puntos de control.	C— aplicar cálculos regla de pulgar, estimaciones, y otros accesos directos correspondientes a desviarse a la nuevo supuesto, tan pronto como sea posible

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Con respecto a la técnica requerida para una corrección de viento cruzado en el despegue, un piloto debería usar	3	A— presión de alerón contra el viento e iniciar el despegue a una velocidad normal en aviones de tipo rueda de cola y de nariz.	B: presión del timón derecho, presión de los alerones contra el viento y velocidad de despegue superior a la normal en aviones de tres ruedas y de tren convencional.	C— timón según se requiera para mantener el control direccional, la presión de los alerones contra el viento y una velocidad de despegue superior a la normal en aviones de tipo convencional y de rueda de morro.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando se encuentran turbulencias durante la aproximación a un aterrizaje, ¿qué acción se recomienda y por qué motivo principal?	1	A— Aumente la velocidad aérea ligeramente por encima de la velocidad de aproximación normal para lograr un control más positivo.	B— Disminuya la velocidad aérea ligeramente por debajo de la velocidad de aproximación normal para evitar sobrecargar el avión.	C— Aumente la velocidad aérea ligeramente por encima de la velocidad de aproximación normal para penetrar la turbulencia lo más rápido posible.
Si experimenta una falla de motor en una aeronave de un solo motor después del despegue, debe	1	A— establecer la actitud de planeo adecuada.	B— conviértete en el viento.	C— ajuste el tono para mantener VY.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de aproximación y aterrizaje se recomienda durante condiciones de viento racheado?	1	A— Aproximación con potencia y aterrizaje con potencia.	B— Aproximación con apagado y aterrizaje con encendido.	C— Aproximación con potencia y aterrizaje sin potencia.
Un aterrizaje adecuado con viento cruzado en una pista requiere que, en el momento del aterrizaje, la dirección	2	A— del movimiento del avión y su eje lateral sea perpendicular a la pista.	B— la dirección de movimiento del avión y su eje longitudinal deben ser paralelos a la pista.	C— el ala a favor del viento se baje lo suficiente para eliminar la tendencia del avión a derrapar
¿Qué efecto tiene una pendiente de pista cuesta arriba en el desempeño del despegue?	2	A— Aumenta la velocidad de despegue.	B— Aumenta la distancia de despegue.	C— Disminuye la distancia de despegue.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al realizar una maniobra de ida y vuelta, el piloto debe estar consciente de que	2	A— las comunicaciones por radio son clave para alertar a otras aeronaves en el patrón de que se está realizando una maniobra de maniobra de ida y vuelta.	B— el avión está compensado para una condición de apagado, y la aplicación de la potencia de despegue hará que el morro se eleve rápidamente.	C: los flaps deben elevarse lo más rápido posible para reducir la resistencia y aumentar la velocidad aerodinámica para una conducción exitosa.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En los aeropuertos de mayor elevación, el piloto debe saber que la velocidad aerodinámica	1	A indicada no cambiará, pero la velocidad respecto al suelo será más rápida.	B— será mayor, pero la velocidad respecto al suelo no cambiará.	C— debería aumentarse para compensar el aire más fino.
¿Qué se debe esperar al realizar un aterrizaje a favor del viento? La probabilidad de que	2	A— no alcance el punto de aterrizaje previsto y una velocidad aérea más rápida en el momento del aterrizaje.	B: sobrepasar el punto de aterrizaje previsto y una velocidad de tierra más rápida en el momento del aterrizaje.	C: por debajo del punto de aterrizaje previsto y una velocidad de tierra más rápida en el momento del aterrizaje.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 32.) dado: Temperatura .... 75 ° F altitud de presión .... 6000 ft Peso .... 2.900 lb Viento en contra .... 20 nudos para que pueda usar fuera encima de un obstáculo de 50 pies en 1.000 pies, lo que la reducción de peso es necesario?	3	A- 50 libras.	B- 100 libras.	C- 300 libras.
(Consulte la Figura 32.) DADO: Temperatura .... 50 ° F Altitud de presión .... 2,000 pies Peso .... 2700 lb Viento .... Calma ¿Cuál es la distancia total de despegue sobre un obstáculo de 50 pies?	1	A— 800 pies.	B— 650 pies.	C— 1.050 pies.
(Consulte la Figura 32.) Determine la longitud aproximada de la pista necesaria para el despegue. DADO: Temperatura .... 40 ° F Altitud de presión .... 4000 pies Peso .... 3,200 lbs Viento en contra .... 15 nudos	1	A— 1,300 pies.	B— 850 pies.	C— 950 pies.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 32.) dado: Temperatura .... 100 ° F altitud de presión .... 4000 ft Peso .... 3.200 lb viento .... calma ¿Cuál es el rollo de tierra requerida para el despegue sobre un obstáculo de 50 pies?	2	A- 1.180 pies.	B- 1.350 pies.	C- 1.850 pies.
(Consulte la Figura 32.) dado: Temperatura .... 30 ° F Altitud de presión .... 6000 ft Peso .... 3.300 lb Viento en contra .... 20 nudos ¿Cuál es el despegue total? distancia sobre un obstáculo de 50 pies?	3	A- 1.100 pies.	B- 1300 pies.	C- 1.500 pies.
(Consulte la Figura 35.) DADO: Temperatura .... 70 ° F Altitud de presión .... Peso al nivel del mar .... 3.400 lb Viento en contra .... 16 nudos Determine el balanceo aproximado del suelo.	1	A— 689 pies.	B— 716 pies.	C— 1275 pies.
(Consulte la Figura 35.) DADO: Temperatura .... 85 ° F Altitud de presión .... 6.000 pies Peso .... 2,800 lb Viento en contra	1	A— 742 pies.	B— 1.280 pies.	C— 1,480 pies.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
..... 14 nudos Determine el aproximado rollo de tierra.				
(Consulte la Figura 35.) DADO: Temperatura .... 50 ° F Altitud de presión .... Nivel del mar Peso .... 3000 lb Viento en contra .... 10 nudos Determine el balanceo aproximado del suelo.	2	A— 425 pies.	B— 636 pies.	C— 836 pies.
(Consulte la Figura 35.) DADO: Temperatura .... 80 ° F Altitud de presión .... 4000 ft Peso .... 2,800 lb Viento en contra .... 24 nudos ¿Cuál es el total? distancia de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies?	1	A— 1,125 pies.	B- 1.250 pies.	C— 1.325 pies.
(Consulte la Figura 8.) DADO: Cantidad de combustible .... 47 gal Power-cruise (magro) .... 55 por ciento ¿Aproximadamente cuánto tiempo de vuelo estaría disponible con una reserva de combustible VFR nocturna restante?	2	A— 3 horas 8 minutos.	B— 3 horas 22 minutos.	C— 3 horas 43 minutos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 8.) DADO: Cantidad de combustible .... 65 gal Mejor potencia (vuelo nivelado) .... 55 por ciento ¿Aproximadamente cuánto tiempo de vuelo estaría disponible con un día de reserva de combustible VFR restante?	2	A— 4 horas 17 minutos.	B— 4 horas y 30 minutos.	C— 5 horas 4 minutos.
(Consulte la Figura 8.) ¿Aproximadamente cuánto combustible se consumiría al ascender al 75 por ciento de potencia durante 7 minutos?	3	A— 1,82 galones.	B— 1,97 galones.	C— 2,15 galones.
(Consulte la Figura 8.) Determine la cantidad de combustible consumido durante el despegue y ascienda al 70 por ciento de potencia durante 10 minutos.	2	A— 2,66 galones.	B— 2,88 galones.	C— 3,2 galones.
(Consulte la Figura 8.) Con 38 galones de combustible a bordo a potencia de crucero (55 por ciento), ¿cuánto tiempo de vuelo queda disponible con reserva de combustible VFR nocturna aún restante?	1	A— 2 horas 34 minutos.	B— 2 horas 49 minutos.	C— 3 horas 18 minutos.
(Refiérase a la Figura 9.) Usando un ascenso normal, ¿cuánto combustible se usaría desde el arranque del motor hasta una altitud de presión de 12,000 pies? Peso de la aeronave ..... 3.800 lb Altitud de presión del aeropuerto ..... 4.000 pies Temperatura .... 26 °C	3	A— 46 libras.	B— 51 libras.	C— 58 libras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a la Figura 9.) Usando un ascenso normal, ¿cuánto combustible se usaría desde el arranque del motor hasta una altitud de presión de 10,000 pies? Peso de la aeronave ..... .3500 lb Altitud de presión del aeropuerto ..... 4.000 pies Temperatura .... 21 ° C	3	A— 23 libras.	B— 31 libras.	C— 35 libras.
(Refiérase a la Figura 10.) Usando una velocidad máxima de ascenso, ¿cuánto combustible se usaría desde el arranque del motor hasta una altitud de presión de 6,000 pies? Peso de la aeronave ..... 3.200 lb Altitud de presión del aeropuerto ... 2.000 pies Temperatura .... 27 ° C	3	A— 10 libras.	B— 14 libras.	C— 24 libras.
(Refiérase a la Figura 10.) Usando una velocidad máxima de ascenso, ¿cuánto combustible se usaría desde el arranque del motor hasta una altitud de presión de 10,000 pies? Peso de la aeronave ..... 3.800 lb Altitud de presión del aeropuerto ..... 4.000 pies Temperatura .... 30 ° C	3	A— 28 libras.	B— 35 libras.	C— 40 libras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 13.) DADO: Peso de la aeronave .... 3.400 lb Altitud de presión del aeropuerto ..... .6,000 pies Temperatura a 6,000 pies ..... 10 ° C Usando una velocidad máxima de escalar bajo las condiciones dadas, ¿cuánto combustible se usaría desde el arranque del motor hasta una altitud de presión de 16,000 pies?	1	A— 43 libras.	B— 45 libras.	C— 49 libras.
(Consulte la Figura 13.) DADO: Peso de la aeronave .... 4,000 lb Altitud de presión del aeropuerto ..... 2.000 pies Temperatura a 2.000 pies ..... 32 ° C Con una velocidad máxima de escalar en las condiciones dadas, ¿cuánto tiempo se necesitaría para ascender a una altitud de presión de 8.000 pies?	2	A— 7 minutos.	B— 8.4 minutos.	C— 11,2 minutos.
(Consulte la Figura 14.) DADO: Peso de la aeronave .... 3,700 lb Altitud de presión del aeropuerto ..... .4,000 pies Temperatura a 4,000 pies ..... 21 ° C Usando un ascenso normal bajo En las condiciones dadas, ¿cuánto combustible se utilizaría desde el arranque del motor hasta una altitud de presión de 12 000 pies?	3	A— 30 libras.	B— 37 libras.	C— 46 libras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 14.) DADO: Peso de la aeronave .... 3.400 lb Altitud de presión del aeropuerto ..... .4,000 pies Temperatura a 4,000 pies ..... 14 ° C Usando un ascenso normal bajo Dadas las condiciones, ¿cuánto tiempo se necesitaría para ascender a una altitud de presión de 8.000 pies?	3	A— 4,8 minutos.	B— 5 minutos.	C— 5,5 minutos.
(Refiérase a la Figura 15.) DADO: Altitud de presión del aeropuerto ..... 4,000 pies Temperatura del aeropuerto ..... 12 ° C Altitud de presión de crucero ..... 9.000 pies Temperatura de crucero ....- 4 ° C ¿Cuál será la distancia requerida para escalar? a la altitud de crucero en las condiciones dadas?	2	A— 6 millas.	B— 8.5 millas.	C— 11 millas.
(Refiérase a la Figura 15.) DADO: Altitud de presión del aeropuerto ..... 2,000 pies Temperatura del aeropuerto ..... 20 ° C Altitud de presión de crucero ..... 10,000 pies Temperatura de crucero .... 0 ° C ¿Cuál será el combustible, el tiempo y la distancia? necesario para subir a la altitud de crucero en las condiciones dadas?	1	A— 5 galones, 9 minutos, 13 NM.	B— 6 galones, 11 minutos, 16 NM.	C: 7 galones, 12 minutos, 18 NM.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 12.) DADO: Altitud de presión .... 18,000 pies de temperatura ....- 21 ° C Potencia .... 2,400 RPM - 28 "MP Combustible utilizable de mezcla pobre recomendada ..... 425 lb ¿Cuál es el tiempo de vuelo aproximado disponible en las condiciones dadas? (Permita el día VFR reserva de combustible.)	2	A— 3 horas 46 minutos.	B— 4 horas 1 minuto.	C— 4 horas 31 minutos.
(Consulte la Figura 12.) DADO: Altitud de presión .... 18,000 pies de temperatura ....- 41 ° C Potencia .... 2,500 RPM - 26 "MP Combustible utilizable de mezcla pobre recomendada ..... 318 lb ¿Cuál es el tiempo de vuelo aproximado disponible bajo las condiciones dadas? (Permita VFR reserva de combustible nocturna.)	1	A— 2 horas 27 minutos.	B— 3 horas 12 minutos.	C— 3 horas 42 minutos.
(Consulte la Figura 12.) DADO: Altitud de presión .... 18,000 pies de temperatura ....- 1 ° C Potencia .... 2,200 RPM - 20 "MP Combustible utilizable de mejor economía de combustible ..... 344 lb ¿Cuál es el tiempo aproximado de vuelo disponible en las condiciones dadas? (Permita una reserva de combustible para un día VFR.)	3	A— 4 horas 50 minutos	B— 5 horas 20 minutos	C— 5 horas 59 minutos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 34.) DADO: Altitud de presión .... 6,000 pies de temperatura .... + 3 ° C Potencia .... 2,200 RPM - 22 "MP Combustible utilizable disponible .... 465 lb ¿Cuál es el tiempo máximo de vuelo disponible en las condiciones indicadas?	2	A— 6 horas 27 minutos.	B— 6 horas 39 minutos.	C— 6 horas 56 minutos.
(Consulte la Figura 34.) DADO: Altitud de presión .... 6,000 pies de temperatura ....- 17 ° C Potencia .... 2,300 RPM - 23 "MP Combustible utilizable disponible .... 370 lb ¿Cuál es el tiempo máximo de vuelo disponible en las condiciones indicadas?	2	A— 4 horas 20 minutos	B— 4 horas 30 minutos	C— 4 horas 50 minutos.
(Consulte la Figura 34.) DADO: Altitud de presión .... 6,000 pies de temperatura .... + 13 ° C Potencia .... 2.500 RPM - 23 "MP Combustible utilizable disponible .... 460 lb ¿Cuál es el tiempo máximo de vuelo disponible en las condiciones indicadas?	3	A— 4 horas 58 minutos	B— 5 horas 7 minutos	C— 5 horas 12 minutos.
(Consulte la Figura 11.) Si la altitud de crucero es de 7500 pies, utilizando un 64 por ciento de potencia a 2500 RPM, ¿cuál sería el rango con 48 galones de	3	A— 635 millas.	B— 645 millas.	C— 810 millas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
combustible utilizable?				
(Refiérase a la Figura 11.) ¿Cuál sería la resistencia a una altitud de 7500 pies, usando el 52 por ciento de potencia? NOTA: (Con 48 galones de combustible, sin reserva).	2	A— 6.1 horas.	B— 7,7 horas.	C— 8,0 horas.
(Refiérase a la Figura 11.) ¿Cuál sería la velocidad del aire y el consumo de combustible verdaderos aproximados por hora a una altitud de 7,500 pies, usando el 52 por ciento de potencia?	2	A— TAS de 103 MPH, 6,3 GPH.	B— TAS 105 MPH, 6.2 GPH.	C— 105 MPH TAS, 6.6 GPH.
(Consulte la Figura 33.) DADO: Peso .... 4,000 lb Altitud de presión .... 5,000 pies de temperatura .... 30 ° C ¿Cuál es la velocidad máxima de ascenso en las condiciones dadas?	2	A— 655 pies / min.	B— 702 pies / min.	C: 774 pies / min.
(Consulte la Figura 33.) DADO: Peso .... 3,700 lb Altitud de presión .... 22,000 pies Temperatura ....- 10 ° C ¿Cuál es la velocidad máxima de ascenso en las condiciones dadas?	3	A— 305 pies / min.	B— 320 pies / min.	C— 384 pies / min.
(Consulte la Figura 43.) DADO: Temperatura ambiente .... 60 ° F Altitud de presión .... 2000 pies ¿Cuál	2	A— 480 pies / min.	B— 515 pies / min.	C— 540 pies / min

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
es la velocidad de ascenso?				
(Consulte la Figura 43.) DADO: Temperatura ambiente .... 80 ° F Altitud de presión .... 2,500 pies ¿Cuál es la velocidad de ascenso?	2	A— 350 pies / min.	B— 395 pies / min.	C— 420 pies / min.
(Consulte la Figura 44.) DADO: Temperatura ambiente .... 40 ° F Altitud de presión .... 1,000 pies ¿Cuál es la velocidad de ascenso?	3	A— 810 pies / min.	B— 830 pies / min.	C— 860 pies / min.
(Consulte la Figura 44.) DADO: Temperatura ambiente .... 60 ° F Altitud de presión .... 2000 pies ¿Cuál es la velocidad de ascenso?	1	A— 705 pies / min.	B— 630 pies / min.	C— 755 pies / min.
(Consulte las Figuras 45 y 46.) DADO: Altitud de presión .... 4.000 pies Temperatura ambiente .... 80 ° F Para despejar un obstáculo de 50 pies, un despegue con salto requeriría	1	A— más distancia que un despegue en carrera.	B: menos distancia que un despegue en carrera.	C: la misma distancia que un despegue en marcha.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 45 y 46.) DADO: Altitud de presión .... 4.000 pies Temperatura ambiente .... 80 ° F La distancia de despegue para superar un obstáculo de 50 pies es	3	A— 1,225 pies para un despegue con salto.	B— 1,440 pies para un despegue en carrera.	C: menos para un despegue en carrera que para un despegue en salto.
La velocidad mínima de hundimiento es la velocidad aerodinámica que da como resultado	1	A— la menor pérdida de altitud en un tiempo dado.	B— mínima pérdida de altitud en una distancia determinada.	C— ángulo de planeo mínimo en cualquier situación convectiva.
(Refiérase a la Figura 49.) Si la velocidad del aire es 70 MPH y la tasa de caída es 5.5 pies / seg, ¿cuál es la relación L / D efectiva con respecto al suelo?	1	A— 19: 1.	B— 20: 1.	C - 21: 1.
(Refiérase a la Figura 49.) Si la velocidad del aire es 50 MPH y la tasa de caída es 3.2 pies / seg, ¿cuál es la relación L / D efectiva con respecto al suelo?	3	A— 20: 1.	B - 21: 1.	C— 23: 1.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto a la velocidad mínima de control durante la operación térmica? Velocidad aerodinámica mínima de control	1	A: puede coincidir con la velocidad aerodinámica mínima del sumidero.	B— es mayor que la velocidad mínima de descenso.	C— nunca coincide con la velocidad aerodinámica mínima del sumidero.
¿Qué procedimiento se puede utilizar para aumentar la velocidad de avance en un vuelo de travesía?	2	A— Mantenga la velocidad mínima de hundimiento más o menos la mitad de la velocidad estimada del viento.	B— Use agua de lastre mientras las térmicas son fuertes y descargue el agua cuando las térmicas sean débiles.	C— Use agua de lastre mientras las térmicas son débiles y descargue el agua cuando las térmicas sean fuertes.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La razón para retener agua de lastre mientras las térmicas son fuertes es	3	A: disminuir la velocidad de avance.	B— disminuir el rendimiento de crucero.	C— aumentar el rendimiento de crucero.
(Consulte la Figura 53, punto 3). Si está a 1,000 pies MSL y deriva a 10 nudos hacia el aeropuerto de Firebaugh (F34), ¿a qué distancia aproximada del aeropuerto debe comenzar un ascenso de 100 pies / min para llegar al centro? del aeropuerto a 3,000 pies?	1	A— 3,5 NM.	B— 5 NM.	C: 8 NM.
(Refiérase a la Figura 52, punto 4.) Si el Aeropuerto Regional de Lincoln (LHM) sale a las 0630, ya las 0730 se llega a la ciudad de Newcastle, la dirección y velocidad del viento serían aproximadamente	2	A— 082 ° a 6 nudos.	B— 262 ° a 11 nudos.	C— 082 ° a 17 nudos.
(Consulte la Figura 52, punto 4). Si sale del Aeropuerto Regional de Lincoln (LHM) y sigue un rumbo real de 075 ° con una velocidad de 12 nudos, su posición después de 1 hora y 20 minutos de vuelo sería sobre la ciudad de	2	A— Foresthill.	B— Clipper Gap.	C— Weimar.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 53, punto 4.) Mientras navega a la deriva sobre el aeropuerto Johnston (M90) con un viento del noroeste de 8 nudos,	2	A— debe comunicarse con ATC en la frecuencia de 122.9 Mhz.	B— debe permanecer a más de 2,000 pies AGL hasta que esté al menos 8 NM al sureste de ese aeropuerto.	C— estará sobre el aeropuerto de Firebaugh (Q49) en aproximadamente 1 hora.
Al cambiar el ángulo de ataque de un ala, el piloto puede controlar:	1	A. elevación, velocidad y resistencia	B. elevación, velocidad y CG	C. elevación y velocidad, pero no resistencia.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El perfil aerodinámico de un avión está diseñado para producir sustentación resultante de una diferencia en el:	3	A- presión de aire negativa por debajo y vacío por encima de la superficie aerodinámica	B- vacío debajo de la superficie aerodinámica y mayor presión de aire sobre la superficie aerodinámica	C- mayor presión de aire debajo de la superficie aerodinámica y menor presión de aire sobre la superficie aerodinámica
El ángulo de ataque de un ala, controla directamente el/ la:	3	A. ángulo de incidencia del ala	B. cantidad de flujo de aire por encima y por debajo del ala	C. distribución de presiones que actúan sobre el ala

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando se incrementa el ángulo de ataque de una superficie aerodinámica simétrica, el centro de presión tendrá:	1	A. un movimiento muy limitado	B. que moverse a lo largo de la superficie aerodinámica	C. que permanecer intacto
En teoría, si el ángulo de ataque y otros factores permanecen constantes y la velocidad aerodinámica se duplica, la sustentación producida a mayor velocidad será:	3	A. La misma que a la velocidad más baja	B. dos veces mayor que a menor velocidad	C. cuatro veces mayor que a menor velocidad
¿Qué enunciado es verdadero con respecto a las fuerzas opuestas que actúan sobre un avión en vuelo nivelado en estado estacionario?	1	A. Estas fuerzas son iguales	B. El empuje es mayor que el arrastre y el peso y la sustentación son iguales	C. El empuje es mayor que el arrastre y la sustentación es mayor que el peso

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para generar la misma cantidad de sustentación a medida que aumenta la altitud, un avión debe volar a:	3	A. la misma velocidad aerodinámica independientemente del ángulo de ataque	B. una velocidad aerodinámica más baja y un ángulo mayor de ataque	C. una velocidad aerodinámica más alta para cualquier ángulo de ataque dado
¿Qué cambios se deben hacer en el control longitudinal del avión para mantener la altitud mientras se reduce la velocidad aerodinámica?	2	A. Aumentar el ángulo de ataque para producir más sustentación que arrastre	B. Aumentar el ángulo de ataque para compensar la disminución de la sustentación	C. Disminuir el ángulo de ataque para compensar el aumento del arrastre
En teoría, si la velocidad de un avión se duplica mientras está en vuelo nivelado, la resistencia parasita se convertirá:	3	A. dos veces mayor	B. la mitad de grande	C. cuatro veces mayor
En teoría, si la velocidad de un avión en vuelo nivelado se reduce a la mitad, la resistencia parasita se	3	A. un tercio mas	B. un medio mas	C. un cuarto mas

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
convertirá en:				
A medida que la velocidad del aire disminuye en vuelo nivelado por debajo de esa velocidad para una relación máxima de sustentación / resistencia, la resistencia total de un avión:	2	A - disminuye debido a la menor resistencia parasita	B - incrementa debido al aumento de la resistencia inducida	C - incrementa debido al aumento de la resistencia parásita
Al pasar de un vuelo recto y nivelado a un ascenso de velocidad constante, el ángulo de ataque y la sustentación:	3	A - aumentan y permanecen en una relación elevación para mantener el ascenso	B - permanezca igual y mantenga una relación elevación- peso en estado estable durante el ascenso	C- aumentan momentánea mente y la sustentación vuelve a un estado estable durante el ascenso
Para mantener un avión en vuelo nivelado a velocidades de muy lento a muy rápido, un piloto debe coordinar el empuje y:	3	A - ángulo de incidencia.	B - peso bruto.	C - ángulo de ataque.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La sustentación en un ala se define más apropiadamente como el:	1	A - fuerza que actúa perpendicularmente al viento relativo.	B - presión diferencial actuando perpendicular a la cuerda del ala.	C - presión reducida resultante de un flujo laminar sobre la curvatura superior de un perfil aerodinámico, que actúa perpendicularmente a la curvatura media.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El ala de un avión está diseñado para producir sustentación resultante de una diferencia en el:	3	A - presión de aire negativa por debajo y vacío por encima de la superficie del ala.	B - vacío debajo y mayor presión de aire sobre la superficie del ala.	C - mayor presión de aire debajo y menor presión de aire sobre la superficie del ala.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es correcto con respecto a la fuerza de sustentación en vuelo constante y sin aceleración?	2	A - A velocidades aerodinámicas más bajas, el ángulo de ataque debe ser menor para generar suficiente sustentación para mantener la altitud.	B - Hay una velocidad aerodinámica indicada requerida para cada ángulo de ataque para generar suficiente sustentación para mantener la altitud.	C - Un perfil aerodinámico siempre entrará en pérdida a la misma velocidad aerodinámica indicada; por lo tanto, un aumento de peso requerirá un aumento de la velocidad para generar suficiente sustentación para mantener la altitud.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es verdadero en relación con el cambio del ángulo de ataque?	2	A - Una disminución en el ángulo de ataque aumentará la presión debajo del ala y disminuirá la resistencia.	B - Un aumento en el ángulo de ataque aumentará la resistencia.	C - Un aumento en el ángulo de ataque disminuirá la presión debajo del ala y aumentará la resistencia.
En un ala, la fuerza de sustentación actúa perpendicular y la fuerza de arrastre actúa paralela a la:	2	A - línea de acorde.	B - trayectoria de vuelo.	C - eje longitudinal.
¿Qué enunciado es correcto con respecto a las fuerzas que actúan sobre una aeronave en un descenso en régimen permanente? La suma de todas:	3	A - las fuerzas hacia arriba es menor que la suma de todas las fuerzas hacia abajo.	B - las fuerzas hacia atrás es mayor que la suma de todas las fuerzas hacia adelante.	C - las fuerzas hacia adelante es igual a la suma de todas las fuerzas hacia atrás.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es correcto con respecto a la resistencia aerodinámica?	3	A – La resistencia inducida se crea enteramente por la resistencia del aire.	B - Toda la resistencia aerodinámica se crea en su totalidad mediante la producción de sustentación.	C - La resistencia inducida es un subproducto de la sustentación y se ve muy afectada por los cambios en la velocidad del aire.
¿Qué factor de rango máximo disminuye a medida que disminuye el peso?	2	A— Altitud.	B— Velocidad aerodinámica.	C— Ángulo de ataque.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 1.) A la velocidad aerodinámica representada por el punto A, en vuelo constante, el avión tendrá	1	A - su relación L / D máxima.	B - su relación L / D mínima.	C – desarrollará su máximo coeficiente de sustentación.
(Consulte la Figura 1.) A una velocidad aerodinámica representada por el punto B, en vuelo estable, el piloto puede esperar obtener la resistencia máxima del avión en:	2	A - resistencia	B - rango de planeo	C - coeficiente de sustentación
(Consulte la Figura 3.) Si un avión se desliza en un ángulo de ataque de 10°, ¿cuánta altitud perderá en 1 milla?	2	A - 240 pies.	B - 480 pies.	C - 960 pies.
(Refiérase a la Figura 3.) ¿Cuánta altitud perderá este avión en 3 millas de planeo con un ángulo de ataque de 8°?	3	A - 440 pies.	B - 880 pies.	C - 1,320 pies.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué rendimiento es característico del vuelo a la relación máxima sustentación/ resistencia en un avión propulsado por hélice? Máxima:	2	A - ganancia de altitud en una distancia determinada.	B - rango y máxima distancia de planeo.	C - coeficiente de sustentación y coeficiente mínimo de resistencia.
(Consulte la Figura 3.) La relación L/D en un ángulo de ataque de 2° es aproximadamente la misma que la relación L/D para un ángulo de ataque de:	3	A – 9.75°	B – 10.5°	C – 16.5°
(Consulte la Figura 5.) La línea horizontal punteada desde el punto “C” al punto “E” representa:	2	A - el factor de carga final.	B - factor de carga límite positivo.	C - rango de velocidad para operaciones normales.
(Refiérase a la Figura 5.) La línea vertical desde el punto “E” al punto “F” está representada en el indicador de velocidad por el:	1	A - límite superior del arco amarillo.	B - límite superior del arco verde.	C - línea radial azul.
(Consulte la Figura 5.) ¿Qué representa la intersección de la línea punteada en el punto “C”?	1	A – VA	B - Factor de carga límite negativo.	C - Factor de carga límite positivo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En aviones pequeños, la recuperación normal de los giros puede resultar difícil si el:	2	A - CG está demasiado hacia atrás y la rotación es alrededor del eje longitudinal.	B - CG está demasiado hacia atrás y la rotación es alrededor del CG.	C - se ingresa al giro antes de que la pérdida esté completamente desarrollada.
Un avión con alas en flecha con una estabilidad direccional estática débil y un ángulo diedro incrementado provoca un aumento en la tendencia al pliegue de:	2	A - Mach	B - holandés	C - estabilidad longitudinal.
Si un avión se carga en la parte trasera de su rango CG, tenderá a ser inestable alrededor de su eje:	2	A - vertical.	B - lateral.	C - longitudinal.
Un avión entrará en pérdida en el mismo ángulo:	1	A - de ataque independientemente de la actitud con respecto al horizonte.	B – de velocidad independientemente de la actitud con relación al horizonte.	C - de ataque y actitud con relación al horizonte.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Estabilidad longitudinal implica el movimiento de la aeronave controlada por su:	2	A - timón	B - ascensor	C - alerones
Si la actitud del avión tiende a volver a su posición original después de presionar el control del elevador hacia adelante y soltarlo, el avión muestra:	2	A - estabilidad dinámica positiva	B - estabilidad estática positiva	C - estabilidad dinámica neutra
Si la actitud del avión permanece en una nueva posición después de presionar el control del elevador hacia adelante y soltarlo, el avión muestra	1	A - estabilidad estática longitudinal neutral	B - estabilidad estática longitudinal positiva	C - estabilidad dinámica longitudinal neutra
La inestabilidad dinámica longitudinal en un avión se puede identificar por las oscilaciones del banco:	2	A - que se vuelven progresivamente más pronunciadas.	B - de tono cada vez más pronunciadas.	C - de balanceo trilatitudinal se vuelven progresivamente más pronunciadas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es correcto, con respecto a la velocidad y el radio de giro de un avión que vuela en un giro coordinado a una altitud constante?	1	A - Para un ángulo específico de inclinación y velocidad aerodinámica, la velocidad y el radio de giro no variarán.	B - Para mantener una velocidad de giro constante, el ángulo de ladeo debe aumentarse a medida que disminuye la velocidad aerodinámica.	C - Cuanto más rápida sea la velocidad aerodinámica real, más rápida será la velocidad y mayor será el radio de giro, independientemente del ángulo de inclinación.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Por qué es necesario aumentar la contrapresión del elevador para mantener la altitud durante un viraje? Para compensar la pérdida:	1	A - del componente vertical de sustentación.	B - pérdida del componente horizontal de sustentación y aumento de la fuerza centrífuga.	C - deflexión del timón y alerón ligeramente opuesto a lo largo del giro.
Para mantener la altitud durante un viraje, el ángulo de ataque debe aumentarse para compensar la disminución de las fuerzas:	2	A - que se oponen al componente resultante de la resistencia.	B – del componente vertical de la sustentación.	C – del componente horizontal de la sustentación.
Si se aumenta la velocidad aérea durante un viraje nivelado, ¿qué acción sería necesaria para mantener la altitud? El ángulo de ataque:	3	A - y el ángulo de inclinación lateral deben reducirse.	B - debe aumentarse o reducirse el ángulo de banco.	C - debe reducirse o aumentarse el ángulo de banco

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para mantener una velocidad de viraje estándar a medida que aumenta la velocidad, el ángulo de alabeo de la aeronave deberá:	2	A - permanecer constante.	B - aumentar.	C - disminuir.
Para un ángulo de alabeo dado, en cualquier avión, el factor de carga impuesto en un viraje coordinado y constante:	1	A - es constante y la velocidad de pérdida aumenta.	B - varía con la velocidad de giro.	C - es constante y la velocidad de pérdida disminuye.
La carga del ala del avión durante un giro coordinado nivelado en aire suave depende de:	2	A - la velocidad de giro	B - ángulo de banco.	C - verdadera velocidad aerodinámica.
Si se aumenta la velocidad aerodinámica de 90 nudos a 135 nudos durante un viraje inclinado a nivel de 60°, el factor de carga:	3	A - aumentará al igual que la velocidad de pérdida.	B - disminuya y aumentará la velocidad de pérdida.	C - permanece igual pero el radio de giro aumentará.
Un factor de carga de 1.2 significa que la carga total en la estructura de una aeronave es 1.2 veces su:	1	A - peso bruto.	B - límite de carga.	C - factor de ráfaga.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 2.) Seleccione la declaración correcta con respecto a las velocidades de pérdida.	3	A - Las pérdidas de potencia se producen a velocidades más altas con el engranaje y los flaps hacia abajo.	B - En un viraje de 60°, el avión se detiene a una velocidad menor con el tren levantado.	C - Las pérdidas de potencia se producen a velocidades aerodinámicas más bajas en bancos menos profundos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 2.) Seleccione la declaración correcta con respecto a las velocidades de pérdida. El avión entrará en pérdida cuando:	1	A - 10 nudos más alto en un banco de 60° encendido, con el tren y los flaps hacia arriba, que con el tren y los flaps hacia abajo.	B - 25 nudos menos en una configuración apagada, con flaps hacia arriba, inclinación de 60°, que, en una configuración apagada, flaps hacia abajo y al nivel de las alas.	C - 10 nudos más alto en una pérdida de potencia con inclinación de 45° que en una pérdida al nivel de las alas con los flaps hacia arriba.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si la velocidad aerodinámica se reduce de 98 nudos a 85 nudos durante un viraje de banco de 45° a nivel coordinado, el factor de carga:	1	A - seguirá siendo el mismo, pero el radio de viraje disminuirá.	B - disminuirá y la velocidad de giro disminuirá.	C - permanece igual, pero el radio de giro aumentará.
Si la velocidad aerodinámica se incrementa de 89 nudos a 98 nudos durante un viraje de banco nivelado de 45° a nivel coordinado, el factor de carga:	2	A - disminuirá y el radio de viraje disminuirá.	B - permanece igual, pero el radio de giro aumentará.	C - aumenta, pero la velocidad de giro disminuirá.
(Consulte la Figura 4.) ¿Cuál es la velocidad de pérdida de un avión con un factor de carga de 2 Gs si la velocidad de pérdida no acelerada es de 60 nudos?	3	A - 66 nudos.	B - 74 nudos.	C - 84 nudos.
(Consulte la Figura 4). ¿Cuál es la velocidad de pérdida de un avión con un factor de carga de 2.5 Gs?, si la velocidad de pérdida no acelerada es de 60 nudos	3	A - 62 nudos.	B - 84 nudos.	C - 96 nudos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para aumentar la velocidad de viraje y al mismo tiempo disminuir el radio, un piloto debe:	3	A - mantener la inclinación y disminuir la velocidad aerodinámica.	B - aumente el banco y aumente la velocidad aerodinámica.	C - aumente el banco y disminuya la velocidad aerodinámica.
A medida que aumenta el ángulo de inclinación, la componente vertical de la sustentación:	1	A - disminuye y el componente horizontal de la sustentación aumenta.	B - aumenta y el componente horizontal de la sustentación disminuye.	C - disminuye y la componente horizontal de la sustentación permanece constante.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es verdadero con respecto al uso de flaps durante los giros nivelados?	2	A - La bajada de los flaps aumenta la velocidad de pérdida.	B - La elevación de los flaps aumenta la velocidad de pérdida.	C - Elevar los flaps requerirá una presión de avance adicional sobre el yugo o la palanca.
La relación entre la carga aérea total impuesta sobre el ala y el peso bruto de una aeronave en vuelo se conoce como:	1	A - factor de carga y afecta directamente la velocidad de pérdida.	B - carga de aspecto y afecta directamente la velocidad de pérdida.	C - factor de carga y no tiene relación con la velocidad de pérdida.
El factor de carga es la sustentación generada por las alas de una aeronave y en cualquier momento es:	1	A - dividido por el peso total de la aeronave.	B - multiplicado por el peso total de la aeronave.	C - dividido por el peso básico vacío de la aeronave.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Mientras se realiza un giro de 60°, el avión tiene un factor de carga de 2.0. ¿Qué significa esto?	1	A - La carga total en la estructura de la aeronave es dos veces su peso.	B - El factor de carga está por encima del límite de carga.	C - El factor de ráfaga es dos veces el límite de carga total.
¿Cuál es el mejor indicador para el piloto del factor de carga en el avión?	1	A - Con qué firmeza se presiona al piloto contra el asiento durante una maniobra.	B - Cantidad de presión requerida para operar los controles.	C - Velocidad aerodinámica al salir de un descenso.
En una recuperación rápida de una inmersión, los efectos del factor de carga harían que la velocidad de pérdida:	1	A - aumentara.	B - disminuya.	C - no varía.
(Refiérase a la Figura 4). Si una aeronave con un peso bruto de 2,000 libras fuera sometida a una inclinación constante de 60°, la carga total sería de:	2	A - 3,000 libras.	B – 4,000 libras.	C - 12,000 libras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Mientras se mantiene un ángulo constante de inclinación lateral y altitud en un viraje coordinado, un aumento en la velocidad aerodinámica:	2	A - disminuirá la velocidad de viraje, lo que resultará en una disminución del factor de carga.	B - disminuya la velocidad de giro, lo que resulta en ningún cambio en el factor de carga.	C - aumenta la velocidad de giro, lo que no produce cambios en el factor de carga.
Mientras se mantiene constante el ángulo de inclinación lateral en un viraje nivelado, si se varía la velocidad de viraje, el factor de carga:	1	A - permanecería constante independientemente de la densidad del aire y del vector de sustentación resultante.	B - varía según la velocidad y la densidad del aire siempre que el vector de elevación resultante varíe proporcionalmente.	C - varía según el vector de elevación resultante.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a la Figura 4.) ¿Qué aumento en el factor de carga ocurriría si el ángulo de inclinación aumentara de 60° a 80°?	3	A - 3 Gs.	B— 3.5 Gs.	C— 4 Gs.
Si una categoría de avión se incluye como utilitario, ¿significaría que este avión podría operarse en cuál de las siguientes maniobras?	2	A - Acrobacias limitadas, excluyendo giros.	B - Acrobacias limitadas, incluidos los giros (si están aprobados).	C - Cualquier maniobra excepto acrobacias o giros.
La pérdida de velocidad se ve afectada por:	1	A - peso, factor de carga y la potencia.	B - factor de carga, ángulo de ataque y potencia.	C - ángulo de ataque, peso y densidad del aire.
La pérdida de velocidad de un avión se ve más afectada por:	3	A - cambios en la densidad del aire.	B - variaciones en la altitud de vuelo.	C - variaciones en la carga del avión.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La recuperación de una pérdida en cualquier avión se vuelve más difícil cuando su centro de gravedad:	1	A - se mueve hacia atrás.	B - se mueve hacia adelante.	C - la compensación del elevador se ajusta hacia abajo.
La necesidad de reducir la velocidad de una aeronave por debajo de VA se debe al siguiente fenómeno meteorológico:	2	A - Altitud de alta densidad que aumenta la pérdida de velocidad indicada.	B - Turbulencia que provoca un aumento de la pérdida de velocidad.	C - Turbulencia que provoca una disminución de la pérdida de velocidad.
El ángulo de ataque en el que un ala entra en pérdida de velocidad y permanece constante independientemente de:	1	A – peso, presión dinámica, el ángulo de banco o la actitud de cabeceo.	B - presión dinámica, pero varía con el peso, el ángulo de banco y la actitud de cabeceo.	C - peso y actitud de cabeceo, pero varía con la presión dinámica y el ángulo de banco.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una de las principales funciones de los flaps durante la aproximación y el aterrizaje?	2	A - disminuir el ángulo de descenso sin aumentar la velocidad aerodinámica.	B - proporcionar la misma cantidad de sustentación a una velocidad más lenta.	C - disminuir la sustentación, lo que permite realizar una aproximación más pronunciada de lo normal.
¿Cuál es el propósito principal de disminuir los spoilers de alas?	3	A - resistencia.	B - velocidad de aterrizaje.	C - la elevación del ala.
Cuándo se extienden estos dispositivos, tiene un aumento tanto la sustentación como la resistencia.	1	A - Flaps.	B - Spoilers.	C - Listones.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un ala rectangular, en comparación con otras formas de ala, tiene una tendencia a detenerse primero en:	2	A - la punta del ala, con la progresión de la pérdida de velocidad hacia la raíz del ala.	B - raíz del ala, con la progresión de pérdida de velocidad hacia la punta del ala.	C - borde de fuga central, con la progresión de pérdida de velocidad hacia afuera, hacia la raíz y la punta del ala.
Una hélice que gira en el sentido de las agujas del reloj, vista desde atrás, crea una estela en espiral. La corriente de deslizamiento en espiral, junto con el efecto de torsión, el avión tiende a rotar hacia la:	2	A - derecha alrededor del eje vertical y hacia la izquierda alrededor del eje longitudinal.	B - izquierda alrededor del eje vertical y a la derecha alrededor del eje longitudinal.	C - izquierda alrededor del eje vertical y a la izquierda alrededor del eje longitudinal.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué sucede cuando un avión abandona el efecto de suelo?	2	A - experimentará una reducción en la fricción del suelo y requerirá una ligera reducción de potencia.	B - experimentará un aumento en la resistencia inducida y requerirá más empuje.	C - requerirá un ángulo de ataque más bajo para mantener el mismo coeficiente de sustentación.
¿Que requiere el avión para producir la misma sustentación mientras está en efecto de suelo que cuando está fuera de ello?	1	A - un ángulo de ataque menor.	B - el mismo ángulo de ataque.	C - un mayor ángulo de ataque.
Si se mantiene el mismo ángulo de ataque en el efecto suelo que cuando está fuera de él, ¿Qué efecto tendrá en la sustentación?	1	A - aumentará y la resistencia inducida disminuirá.	B - disminuirá y aumentará la resistencia parásita.	C - aumenta y aumentará la resistencia inducida.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Elija el enunciado correcto con respecto a la estela turbulenta.	2	A - La generación de vórtices comienza con el inicio de la carrera de despegue.	B - El peligro principal es la pérdida de control debido al balanceo inducido.	C - La mayor fuerza de vórtice se produce cuando el avión generador es pesado, limpio y rápido.
Durante un despegue realizado detrás de un avión grande que sale, el piloto puede minimizar el riesgo de vórtices en la punta de las alas al:	1	A - estar en el aire antes de alcanzar la trayectoria de vuelo del avión hasta que pueda virar lejos de su estela.	B - mantener una velocidad extra en el despegue y el ascenso.	C - extender el recorrido de despegue y no girar mucho más allá del punto de rotación del avión.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Tu vuelo te lleva por el camino de un avión grande. Para evitar los vórtices, se debe volar:	3	A - a la misma altitud que el avión grande.	B - por debajo de la altitud de la aeronave grande.	C - por encima de la trayectoria de vuelo de la aeronave grande.
Para evitar una posible estela turbulenta de un avión grande que acaba de aterrizar previo a tu despegue, ¿en qué punto de la pista debería volar?	1	A - Pasado el punto donde aterrizó el avión.	B - En el punto donde el avión tocó tierra, o justo antes de este punto.	C - Aproximadamente 500 pies antes del punto donde el avión aterrizó.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al aterrizar detrás de una aeronave grande, ¿qué procedimiento se debe seguir para evitar los vórtices?	1	A - Manténgase por encima de su trayectoria de vuelo de aproximación final hasta el aterrizaje.	B - Manténgase abajo y a un lado de su camino de aproximación final.	C - Manténgase muy por debajo de su trayectoria de vuelo de aproximación final y aterrice al menos 2,000 pies detrás.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Antes del apagado, mientras está inactivo, la llave de encendido se apaga momentáneamente. El motor sigue funcionando sin interrupción; esto:	2	A - es normal porque el motor generalmente se detiene moviendo la mezcla al corte inactivo.	B - normalmente no debería suceder. Indica que un magneto no está conectado a tierra en la posición APAGADO.	C - es una práctica indeseable, pero indica que nada está mal.
Una forma de detectar un cable de tierra del magneto roto es:	1	A - dejar el motor inactivo y apagar momentáneamente el encendido.	B - agregue toda la potencia, mientras mantiene presionados los frenos, y apague momentáneamente el encendido.	C - ejecute un magneto, incline la mezcla y busque un aumento en la presión del colector.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La razón más probable por la que un motor sigue funcionando después de apagar el interruptor de encendido es:	3	A - depósitos de carbón que brillan en las bujías.	B - un cable de tierra del magneto está en contacto con la carcasa del motor.	C - un cable de tierra del magneto roto.
Si el cable de tierra que se encuentra entre el magneto y el interruptor de encendido se desconecta, el motor:	3	A - no funcionará en un magneto.	B - no se puede poner en marcha con el interruptor en AMBAS posiciones.	C - podría arrancar accidentalmente si la hélice se mueve con combustible en el cilindro.
Es más probable que se produzcan incrustaciones en las bujías si la aeronave:	1	A - gana altitud sin ajuste de mezcla.	B - desciende de altitud sin ajuste de mezcla.	C - el acelerador avanza muy abruptamente.
El piloto controla la relación aire/combustible con el:	3	A - acelerador	B— presión del colector	C— control de mezcla

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La relación combustible/aire se encuentra entre el:	2	A - volumen de combustible y el volumen de aire que ingresa al cilindro.	B - peso del combustible y peso del aire que ingresa al cilindro.	C - peso del combustible y peso del aire que ingresa al carburador.
El control de la mezcla se puede ajustar, lo que:	1	A - evita que la combinación de aire/combustible se vuelva demasiado rica en altitudes más elevadas.	B - regula la cantidad de flujo de aire a través del Venturi del carburador.	C - evita que la combinación de combustible/aire se vuelva pobre a medida que el avión asciende.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La mejor mezcla de potencia es la relación aire/combustible en la que las temperaturas de la culata de cilindros:	2	A – son las más frías.	B - se puede obtener la mayor potencia para cualquier ajuste del acelerador.	C - se puede obtener una potencia determinada con la presión del colector o el ajuste del acelerador más altos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué ocurrirá si no se realiza una inclinada con el control de mezcla a medida que aumenta la altitud de vuelo?	3	A - El volumen de aire que ingresa al carburador disminuye y al igual que la cantidad de combustible.	B - La densidad del aire que ingresa al carburador disminuye y aumenta la cantidad de combustible.	C - La densidad del aire que ingresa al carburador disminuye y la cantidad de combustible permanece constante.
A menos que se ajuste, la mezcla de combustible/aire se vuelve más rica con un aumento en la altitud porque la cantidad de combustible:	3	A - disminuye mientras que el volumen de aire disminuye.	B - permanece constante mientras el volumen de aire disminuye.	C - permanece constante mientras la densidad del aire disminuye.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El propósito básico de ajustar el control de la mezcla de aire/combustible en la altitud es:	1	A - disminuir el flujo de combustible para compensar la disminución de la densidad del aire.	B – disminuir la cantidad de combustible en la mezcla para compensar el aumento de la densidad del aire.	C - aumenta la cantidad de combustible en la mezcla para compensar la disminución de presión y densidad del aire.
A grandes altitudes, una mezcla excesivamente rica hará que el motor:	2	A - se sobrecaliente.	B - suciedad de las bujías.	C - funcione con mayor suavidad a pesar de que aumenta el consumo de combustible.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué sucede cuando se deja la calefacción del carburador encendida mientras el despegue?	3	A - inclina la mezcla para obtener más potencia en el despegue.	B - disminuirá la distancia de despegue.	C - aumentará el balanceo de suelo.
¿Qué enunciado es verdadero respecto al efecto de la aplicación del calor del carburador?	1	A - Enriquece la mezcla aire / combustible.	B - Inclina la mezcla aire / combustible.	C - No tiene ningún efecto sobre la mezcla de aire / combustible.
¿Qué sucede cuando se aplica calor al carburador?	3	A - no afectará la mezcla.	B - inclina la mezcla de combustible / aire.	C - enriquece la mezcla de combustible / aire.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuándo puede ocurrir la detonación en configuraciones de alta potencia?	1	A - cuando la mezcla de combustible se enciende instantáneamente en lugar de quemarse de manera progresiva y uniforme.	B – cuando una mezcla de combustible excesivamente rica causa una ganancia explosiva de potencia.	C – cuando la mezcla de combustible se enciende demasiado pronto debido a los depósitos de carbón caliente en el cilindro.
¿Como se conoce el encendido incontrolado de la carga de combustible / aire antes del encendido por chispa normal?	3	A - combustión instantánea.	B - detonación.	C - pre ignición.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuándo ocurre la detonación en un motor reciproco de un avión?	3	A - hay un aumento explosivo de combustible causado por una mezcla demasiado rica de combustible / aire.	B - las bujías reciben una sacudida eléctrica provocada por un cortocircuito en el cableado.	C - la carga de aire / combustible sin quemar en los cilindros se somete a una combustión instantánea.
En un motor recíproco, la detonación puede ser causada por:	3	A - una mezcla "rica".	B - bajas temperaturas del motor.	C - usando un combustible de grado inferior al recomendado.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para el enfriamiento interno, los motores recíprocos de las aeronaves dependen especialmente de:	2	A - un aumentador de aletas de capota que funcione correctamente.	B - la circulación de aceite lubricante.	C - la relación de salida adecuada de freón / compresor.
Una desafinación de los contrapesos del cigüeñal del motor es una fuente de tensión excesiva que puede ser causada por:	1	A - apertura y cierre rápidos del acelerador.	B - formación de hielo en el carburador en la válvula de mariposa.	C - funcionamiento con una mezcla de aire / combustible excesivamente rica.
Una indicación de temperatura del aceite del motor anormalmente alta puede ser causada por:	2	A - un cojinete defectuoso.	B - el nivel de aceite es demasiado bajo.	C – estar operando con una mezcla excesivamente rica.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En aeronaves equipadas con hélices de velocidad constante y motores de aspiración normal, ¿qué procedimiento debería utilizarse para evitar ejercer una tensión indebida sobre los componentes del motor? Cuando la energía está siendo:	2	A - disminuida, reducir el RPM antes de reducir la presión del colector.	B - aumentada, aumenta las RPM antes de aumentar la presión del colector.	C - aumentado o disminuido, las RPM deben ajustarse antes que la presión del colector.
¿Qué es la eficiencia de la hélice?	1	A - Es la potencia de empuje y la potencia de frenado.	B – Es la distancia real que avanza una hélice en una revolución.	C – Es la relación entre el tono geométrico y el tono efectivo.
Una hélice de paso fijo está diseñada para obtener la mejor eficiencia solo a una combinación dada de:	2	A - altitud y RPM.	B - velocidad aerodinámica y RPM.	C - velocidad aerodinámica y altitud.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Su aeronave tiene un sistema de calefacción tipo colector de escape. El colector de escape debe inspeccionarse periódicamente para evitar:	1	A - la intoxicación por monóxido de carbono	B - sobrecalentamiento en la cabina.	C - temperaturas extremadamente frías en la cabina.
Durante la verificación previa en clima frío, las líneas de ventilación del cárter deben recibir atención especial porque son susceptibles de ser obstruidas por	3	A - el aceite congelado del cárter.	B - humedad del aire exterior que se ha congelado.	C - hielo de los vapores del cárter que se han condensado y posteriormente congelado.
¿Qué enunciado es verdadero respecto al precalentamiento de una aeronave durante las operaciones en clima frío?	1	A - El área de la cabina y el motor deben precalentarse.	B - El área de la cabina no debe precalentarse con calentadores portátiles.	C - Se debe soplar aire caliente directamente al motor a través de las tomas de aire.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para autogiros (girocoptero) con hélices de velocidad constante, la primera indicación de congelamiento del carburador suele ser:	2	A - una disminución en las RPM del motor.	B - una disminución de la presión del colector.	C - rugosidad del motor seguida de una disminución en las RPM del motor.
La formación de conos es causada por las fuerzas combinadas de	2	A - arrastre, peso y sustentación de traslación.	B - elevación y fuerza centrífuga.	C - aleteo y fuerza centrífuga.
¿Cuál es el propósito principal del sistema de rotor de cola?	3	A - ayuda a realizar giros coordinados.	B - mantener el rumbo durante el vuelo hacia adelante	C - contrarrestar el efecto de par del rotor principal.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Puede el rotor de cola producir empuje hacia la izquierda?	3	A - No; el empuje derecho solo puede reducirse, provocando un movimiento de cola hacia la izquierda.	B - Sí; principalmente para que los giros estacionarios se puedan realizar hacia la derecha.	C - Sí; principalmente para contrarrestar el arrastre de la transmisión durante la auto- rotación.
¿Cuál es el propósito principal del embrague (clutch)?	1	A - Permite arrancar el motor sin accionar el sistema del rotor principal.	B - Proporciona el desacoplamiento del motor del sistema de rotor para auto-rotación.	C - Transmite la potencia del motor al rotor principal, rotor de cola, generador / alternador y otros accesorios.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el propósito principal de la unidad de rueda libre?	3	A - Permite arrancar el motor sin accionar el sistema del rotor principal.	B - Proporciona reducción de velocidad entre el motor, el sistema de rotor principal y el sistema de rotor de cola.	C - Proporciona el desacoplamiento del motor del sistema de rotor para fines de auto-rotación.
Una vibración de frecuencia media que ocurra repentinamente durante el vuelo podría ser indicio de un:	2	A - sistema de rotor principal defectuoso.	B - sistema de rotor de cola.	C - sistema de transmisión.
Durante una aproximación con potencia casi vertical a un área confinada con velocidad aérea cercana a cero, ¿qué condición peligrosa puede desarrollarse?	2	A - Resonancia de tierra.	B - Estado del anillo de vórtice.	C - Vibración de pérdida de la hoja.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué procedimiento resultará en la recuperación de un estado de anillo de vórtice?	3	A - Aumentar el tono colectivo y la potencia.	B - Mantener el paso colectivo constante y aumentar la aceleración.	C - Aumentar la velocidad de avance y reducir el paso colectivo.
La adición de potencia en una situación de estado de anillo de vórtice produce un aumento:	2	A - en la velocidad del aire.	B - tasa de descenso aún mayor.	C - aumento de la eficacia del control cíclico.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿En qué situación es probable que ocurra un estado de anillo de vórtice accidental?	1	A - Una aproximación empinada en la que se permite que la velocidad del aire descienda a casi cero.	B - Una aproximación poco profunda en la que se permite que la velocidad del aire caiga por debajo de 10 MPH.	C - Vuelo estacionario en efecto suelo durante viento en calma, condiciones de altitud de alta densidad.
¿Qué debe hacer el piloto para recuperarse de una condición de estado de anillo de vórtice?	1	A - aplicar cíclico hacia adelante y simultáneamente reducir el colectivo, si la altitud lo permite.	B - no aplicar pedal anti par durante la recuperación.	C - aumentar las RPM del rotor, reducir la velocidad del aire hacia adelante y minimizar las maniobras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la causa de la pérdida de la eficacia del rotor de cola (LTE)?	3	A - un vórtice del disco del rotor principal hace que el rotor de cola funcione en un entorno extremadamente turbulento.	B - la falla de la parte de la unidad de potencia del disco del rotor de cola, lo que resulta en una pérdida completa de anti torque.	C - una interacción aerodinámica entre el rotor principal y el rotor de cola y no es causada por una falla mecánica.
Cuando se opera a alta velocidad aerodinámica, es más probable que ocurra la pérdida de la cuchilla en retirada en las condiciones de:	3	A - peso bruto bajo, altitud de alta densidad y aire suave.	B - alto peso bruto, altitud de baja densidad y aire suave.	C - alto peso bruto, altitud de alta densidad y aire turbulento.
¿Sobre qué superficie se necesitará la mayor cantidad de energía para flotar?	1	A - Hierba alta.	B - Rampa de concreto.	C - Terreno accidentado/irregular.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué técnica de vuelo se recomienda utilizar durante el tiempo caluroso?	2	A - Durante el despegue, acelere rápidamente para volar hacia adelante.	B - Durante el despegue, acelere lentamente en vuelo hacia adelante.	C - Utilice las RPM permitidas mínimas y la presión máxima permitida en el colector durante todas las fases del vuelo.
Durante el rodaje de la superficie, se utiliza la palanca del paso cíclico ¿Qué es lo que controla?	2	A – el rumbo.	B – el camino terrestre.	C - movimiento hacia adelante.
Para rodar en la superficie de manera segura y eficiente, se debe usar el paso cíclico para	3	A - iniciar y detener el movimiento de la aeronave.	B - mantener el rumbo durante condiciones de viento cruzado.	C - corregir la deriva durante condiciones de viento cruzado.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto está flotando en condiciones de viento tranquilo. Se requerirá la mayor cantidad de potencia del motor cuando:	2	A - exista el efecto suelo.	B - girar con el pedal izquierdo.	C - girando con el pedal derecho.
¿Qué acciones probablemente resultará en el uso del pedal derecho para ayudar a girar a la derecha durante un descenso auto-rotativo?	3	A - Una disminución en las RPM del rotor, inclinación hacia arriba del morro, disminución en la tasa de caída y aumento en la velocidad indicada.	B - Un aumento en las RPM del rotor, inclinación hacia arriba del morro, disminución en la tasa de caída y aumento en la velocidad aerodinámica indicada.	C - Un aumento en las RPM del rotor, inclinación hacia abajo del morro, aumento en la tasa de caída y disminución en la velocidad indicada.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué pasara con las RPM del rotor con el uso del pedal que ayuda a girar a la izquierda durante el descenso?	3	A - aumentan y la velocidad aerodinámica disminuye.	B - disminuye y el morro de la aeronave se inclina hacia abajo	C - aumentan y el morro del avión se inclina hacia abajo.
¿Para que se debe usar el control cíclico de cabeceo al realizar un aterrizaje en una pendiente?	2	A – Para bajar el patín descendente al suelo.	B – Para sostener el patín cuesta arriba contra la pendiente.	C – Para colocar el disco del rotor paralelo a la pendiente.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el procedimiento para un aterrizaje en pendiente?	3	A - Utilice las RPM y la presión del colector al máximo.	B - Si la pendiente es de 10° o menos, el aterrizaje debe hacerse perpendicular a la pendiente.	C - Cuando esté paralelo a la pendiente, baje lentamente el patín ascendente hasta el suelo antes de bajar el patín descendente.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué debe hacer el piloto cuando hay un corte de energía total mientras estaba navegando en altitud?	2	A - bajar parcialmente el paso colectivo, cerrar el acelerador y luego bajar completamente el paso colectivo.	B - baje el paso colectivo según sea necesario para mantener las RPM adecuadas del rotor, y aplique el pedal derecho para corregir el desvío.	C - cierre el acelerador, baje el paso colectivo a la posición completamente abajo, aplique el pedal izquierdo para corregir la guiñada y establezca un planeo normal de apagado.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al realizar una auto-rotación para aterrizar, ¿qué acción es la más adecuada?	2	A - El procedimiento adecuado es una posición ligeramente alta en el morro en el momento del aterrizaje.	B - Los patines deben estar en una actitud longitudinal nivelada en el momento del aterrizaje.	C - Es deseable la aplicación cíclica en popa después de la toma de contacto para ayudar a disminuir el recorrido del suelo.
Durante la entrada en una parada rápida, ¿cómo se debe utilizar el control de paso colectivo?	1	A - Debe reducirse según sea necesario para evitar que se infle.	B - Debe elevarse según sea necesario para evitar un exceso de velocidad del rotor.	C - Debe elevarse según sea necesario para evitar una pérdida de altitud.
¿Para qué se utiliza principalmente el control de cabeceo colectivo durante una aproximación normal a un vuelo estacionario?	3	A - mantener las RPM.	B - controlar la tasa de cierre.	C - controla el ángulo de descenso.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Para qué se usa principalmente el paso cíclico durante una aproximación normal a un vuelo estacionario,	2	A - mantener el rumbo.	B - tasa de control de cierre.	C - control del ángulo de descenso.
Al realizar una operación del tipo de área confinada, el propósito principal del alto reconocimiento es determinar los requisitos de potencia	2	A - para la aproximación.	B - idoneidad del área de aterrizaje.	C - cantidad de pendiente en el área de aterrizaje.
Durante una aproximación máxima en condiciones de viento fuerte y turbulencia, el piloto debe realizar una aproximación	3	A - poco profunda, manteniendo una línea de descenso constante con aplicaciones cíclicas.	B - aproximación normal, manteniendo una velocidad de descenso más lenta de lo normal con aplicaciones cíclicas.	C - aproximación más pronunciada de lo normal, manteniendo el ángulo de descenso deseado con aplicaciones colectivas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de aproximación debería hacerse a un pináculo en condiciones de viento y turbulencia relativamente fuertes?	2	A - Una aproximación normal.	B - Una aproximación más empinado de lo normal.	C - Una aproximación menos profunda de lo normal.
Si se esperan turbulencias y corrientes descendentes durante una aproximación a la cima, planifique hacer una aproximación	1	A - más empinada de lo normal.	B - aproximación normal, manteniendo una velocidad aerodinámica inferior a la normal	C - aproximación poco profunda, manteniendo una velocidad aérea superior a la normal
Si se experimenta resonancia de tierra durante el giro del rotor, ¿qué acción debe tomar?	3	A - Desplazarse a una zona tranquila.	B - Realizar un despegue normal, de inmediato.	C - Cierre el acelerador y suba lentamente la palanca de giro.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El factor principal que limita la velocidad nunca superada (VNE) de un autogiro es	3	A - turbulencia y altitud.	B - velocidad de punta de la hoja, que debe permanecer por debajo de la velocidad del sonido.	C - falta de suficiente control cíclico de la palanca para compensar la disimetría de la sustentación o la pérdida de la hoja en retroceso, según lo que ocurra primero.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Por qué debe evitarse el autogiro de operaciones dentro de la porción de una altura vs. diagrama de velocidad?	2	A - Las RPM del rotor pueden aumentar excesivamente si es necesario quemar a altitudes tan bajas.	B - Es posible que no se disponga de velocidad aerodinámica suficiente para garantizar un aterrizaje seguro en caso de falla del motor.	C - Las turbulencias cerca de la superficie pueden desfasar los amortiguadores de las palas provocando condiciones de desequilibrio geométrico en el sistema del rotor.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La razón principal por la que se debe evitar el área sombreada de una tabla de altura versus velocidad es	2	A - las RPM del rotor pueden disminuir antes de que se haga contacto con el suelo si ocurre una falla del motor.	B - Las RPM del rotor pueden aumentar excesivamente si es necesario quemar a altitudes tan bajas.	C - Se dispondría de velocidad aerodinámica insuficiente para garantizar un aterrizaje seguro en caso de falla del motor.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Seleccione la verdadera afirmación sobre los procedimientos de rodaje en autogiro.	1	A - Evite movimientos de control bruscos cuando las cuchillas estén girando.	B - La palanca cíclica debe mantenerse en la posición neutra en todo momento.	C - El palo cíclico debe mantenerse ligeramente hacia atrás del punto muerto en todo momento.
¿Cuál es verdadero con respecto a la circulación de vórtices?	2	A - Los helicópteros solo generan turbulencia de corriente descendente, no circulación de vórtice.	B - La fuerza del vórtice es mayor cuando la aeronave generadora es pesada, limpia y lenta.	C - Cuando la circulación de vórtice se hunde en el efecto suelo, tiende a disiparse rápidamente y ofrece poco peligro.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es verdadero con respecto a los variómetros eléctricos?	2	A - Generalmente se consideran menos sensibles y tienen un tiempo de respuesta más lento que un indicador de velocidad vertical.	B - La sensibilidad se puede ajustar en vuelo para adaptarse a las condiciones del aire existentes.	C - No utilizan líneas de presión estática de aire exterior.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es verdadero con respecto a los variómetros?	3	A - Un variómetro eléctrico no utiliza líneas de presión estática de aire exterior.	B - Una de las ventajas del variómetro de pellets sobre el variómetro de vane es que la suciedad, la humedad o la electricidad estática no afectarán su funcionamiento.	C - Un sistema de energía total detecta cambios de velocidad y tiende a cancelar las indicaciones de ascenso o inmersión del variómetro

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es verdadero con respecto a los variómetros con sistemas de energía total?	1	A - detectan los cambios de velocidad y tienden a cancelar las indicaciones de ascenso y picado resultantes.	B - registrará constantemente las subidas que resulten de las térmicas de barra.	C - reacciona a los ascensos y descensos de masa de aire como un indicador de velocidad de ascenso convencional.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La ventaja de un compensador de energía total es que este sistema:	3	A – incluye un anillo de velocidad alrededor del borde del variómetro.	B – agrega el efecto de las térmicas de barra a la energía total producida por las térmicas.	C – reduce los errores de ascenso y picado en las indicaciones del variómetro causados por cambios de velocidad aerodinámica.
Cuando se vuela con rumbo oeste, de una térmica a la siguiente, la velocidad aerodinámica aumenta a la "velocidad de vuelo" con las alas niveladas. ¿Qué indicará la brújula magnética convencional mientras aumenta la velocidad del aire?	2	A - Un giro hacia el sur.	B - Un giro hacia el norte.	C - Vuelo recto con rumbo de 270°.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se utiliza un deslizamiento del lado izquierdo para contrarrestar una deriva con viento cruzado durante la aproximación final para el aterrizaje. Un exceso thetop giro lo más probable ocurrir si los controles se utilizaron en cuál de las siguientes maneras? Sostener la palanca	1	A - demasiado hacia atrás y aplicar el timón a la derecha al máximo.	B - en posición neutra y aplicando el timón completamente a la derecha.	C - demasiado a la izquierda y aplicando el timón completamente a la izquierda.
Cuando se vuela con rumbo al este de una térmica a la siguiente, la velocidad aerodinámica aumenta con las alas niveladas. ¿Qué indicará la brújula magnética convencional mientras aumenta la velocidad del aire?	2	A - Un giro hacia el sur.	B - Un giro hacia el norte.	C - Vuelo recto con rumbo 090°.
¿En qué posición deben estar los spoilers cuando se opera con viento fuerte?	1	A - Extendido tanto durante una carrera de aterrizaje como una operación en tierra.	B - Retraído tanto durante una carrera de aterrizaje como una operación en tierra.	C - Extendido durante un aterrizaje, pero retraído en una operación terrestre.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué puede causar las oscilaciones de cabeceo durante el lanzamiento de un cabrestante?	1	A - Velocidad excesiva del cabrestante.	B - Velocidad insuficiente del cabrestante.	C - Holgura excesiva en el cable de remolque.
Para detener la oscilación de cabeceo durante el lanzamiento de un cabrestante, el piloto debe	2	A - aumentar la contrapresión en la palanca de control y aumentar el ángulo de ascenso.	B - relajar la contrapresión de la palanca de control y reducir el ángulo de ascenso.	C - extienda y retraiga los spoilers varias veces hasta que disminuyan las oscilaciones.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué acción correctiva se debe tomar, si mientras, se realiza una operación térmica a la velocidad mínima de hundimiento en aire turbulento, el ala izquierda cae al girar hacia la izquierda?	2	A - Aplicar presión con el timón derecho para reducir la velocidad de giro.	B - Bajar la nariz antes de aplicar presión en el alerón derecho.	C - Aplique presión en el alerón derecho para contrarrestar la tendencia a sobre bancar.
Una regla general para volar una aproximación final es mantener una velocidad que sea:	3	A - el doble de la velocidad de pérdida del planeador, independientemente de la velocidad del viento.	B - el doble de la velocidad de pérdida del planeador más la mitad de la velocidad del viento estimada.	C - 50 por ciento por encima de la velocidad de pérdida del planeador más la mitad de la velocidad estimada del viento.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En qué situación es un puesto peligrosos más probable que ocurra si asignación velocidad inadecuada está hecho de gradiente de velocidad del viento?	1	A - Durante la aproximación a un aterrizaje.	B - Mientras se realiza la termoterapia a gran altura.	C - Durante el despegue y ascenso en aerotow .
¿Cuál es la verdad con respecto a la dirección en la que se deben realizar los giros durante el ascenso de una pendiente?	2	A - Todos los giros en reversa deben hacerse hacia la izquierda.	B - Todos los giros en reversa deben hacerse en dirección al viento lejos de la pendiente.	C - El viraje contra el viento debe hacerse a la izquierda; el viraje a favor del viento debe hacerse a la derecha.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué velocidad aerodinámica se debe utilizar a la circular dentro de una térmica?	3	A - Mejor velocidad L/D.	B - Velocidad de maniobra	C - Velocidad mínima de hundimiento para el ángulo de inclinación lateral
¿Cuál es el procedimiento recomendado para un aterrizaje fuera de campo?	3	A - Un lugar recomendado de desembarco sería un pastizal.	B - Aterrice siempre contra viento, incluso si tiene que aterrizar cuesta abajo en un campo inclinado.	C - Si el campo se inclina, generalmente es mejor aterrizar cuesta arriba, incluso con viento de cola.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la velocidad adecuada para volar cuando se pasa por el ascensor sin intención de trabajar el ascensor?	3	A - Mejor velocidad L / D.	B - Velocidad máxima segura.	C - Velocidad mínima de descenso.
¿Cuál es la velocidad apropiada que se debe usar cuando se vuela entre térmicas en un vuelo de travesía contra el viento?	1	A - La mejor velocidad L / D aumentó a la mitad de la velocidad estimada del viento.	B - La mejor velocidad L / D disminuyó a la mitad de la velocidad estimada del viento.	C - La velocidad mínima de hundimiento aumentó a la mitad de la velocidad estimada del viento.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante el vuelo, comienza a formarse hielo en el exterior del tanque de combustible en uso. Lo más probable es que esto sea causado por	3	A - agua en el combustible.	B - una fuga en la línea de combustible.	C - combustible vaporizado en lugar de combustible líquido que se extrae del tanque al quemador principal.
Si hay suficiente combustible, ¿dentro de qué rango de temperatura se vaporizará el propano, lo suficientemente para proporcionar suficiente presión de combustible para el funcionamiento del quemador durante el vuelo?	3	A - 0°F a 30°F.	B - 10°F a 30°F.	C - 30°F a 90°F.
¿Qué acción es la más apropiada cuando ocurre una condición de sobrecalentamiento de la envolvente?	2	A - Apagar el quemador principal.	B - Aterrizar tan pronto como sea posible.	C - Tirar todo el equipo innecesario por la borda.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la forma correcta de detectar una fuga de combustible?	2	A - Vista.	B - Uso del olfato y el sonido.	C - Revise el manómetro de combustible.
¿Cuál es el peso del propano?	1	A - 4.2 libras por galón.	B - 6.0 libras por galón.	C - 7.5 libras por galón.
¿Qué efecto tiene la temperatura ambiente sobre la presión del tanque de propano?	2	A - No tiene ningún efecto.	B - A medida que la temperatura disminuye, la presión del tanque de propano disminuye.	C - A medida que disminuye la temperatura, aumenta la presión del tanque de propano.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Por qué se considera una buena práctica encender el quemador después de cambiar los tanques de combustible?	3	A - Para verificar si hay fugas en la línea de combustible.	B - Crea una fuente inmediata de elevación.	C - Para asegurarse de que el nuevo tanque esté funcionando correctamente.
¿Qué acción es la apropiada, si se desarrolla una pequeña fuga alrededor del vástago de la válvula del tanque y ningún otro tanque tiene suficiente combustible para llegar a un campo de aterrizaje adecuado?	2	A - Caliente la fuga de la válvula del tanque con la mano.	B - Gire la manija del tanque con fugas a la posición de apertura total.	C - Apague el tanque, luego vuelva a abrir lentamente para volver a colocar el sello.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si se encuentra en un área densamente arbolado sin campos abiertos en las cercanías y solo le quedan unos 10 minutos de combustible, ¿Qué debe hacer?	3	A - mantenerse agachado y seguir volando con la esperanza de encontrar un campo abierto.	B - subir lo más alto posible para ver dónde está el campo de aterrizaje más cercano.	C - aterrizar en los árboles mientras tenga suficiente combustible para un aterrizaje controlado.
¿Qué precaución se debe tomar ante la necesidad de aterrizar cuando el aire es turbulento?	1	A - Aterrizar en el centro del campo más grande disponible.	B - Tirar el equipo de propano por la borda inmediatamente antes del aterrizaje.	C - Aterrizar en los árboles para absorber las fuerzas de choque, amortiguando así el aterrizaje.
¿Cuál es una característica de la cuerda de nylon?	2	A - se flexiona.	B - se estira.	C - se astilla fácilmente.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El recalentamiento es un término utilizado para describir la condición que existe cuando:	3	A - el aire es al menos 10° más caliente que el gas en la envoltura.	B - el sol calienta la superficie de la envoltura a una temperatura al menos 10° mayor que la del aire.	C – hay una diferencia relativa de temperatura entre el gas en la envoltura y el aire causada por el sol.
¿Cómo sabe el piloto cuando se ha alcanzado la altura de presión?	3	A - El líquido en el gas y los manómetros de aire caerán por debajo del nivel normal.	B - El líquido en el gas del manómetro caerá y el líquido en el manómetro de aire se elevará por encima de los niveles normales.	C - El líquido en el gas del manómetro se elevará y el líquido en el manómetro de aire caerá por debajo de los niveles normales.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Después de que se ha obtenido una autorización ATC, un piloto no puede desviarse de esa autorización, a menos que el piloto	3	A— solicite una autorización enmendada.	B— está operando VFR en la parte superior.	C— recibe una autorización enmendada o tiene una emergencia.
Excluyendo Hawai, los límites verticales de las vías respiratorias federales de baja altitud se extienden desde	2	A— 700 pies AGL hasta, pero sin incluir, 14,500 pies MSL.	B— 1,200 pies AGL hasta, pero sin incluir, 18,000 pies MSL.	C— 1,200 pies AGL hasta, pero sin incluir, 14,500 pies MSL.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto a las operaciones de vuelo en el espacio aéreo de Clase B?	2	A— El vuelo bajo VFR no está autorizado a menos que el piloto al mando tenga calificación de instrumentos.	B— El piloto debe recibir una autorización ATC antes de operar una aeronave en esa área.	C— No se autorizan las operaciones de pilotos de estudiantes en solitario.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto a los requisitos de certificación de piloto para operaciones en espacio aéreo de Clase B?	2	A— El piloto al mando debe tener al menos un certificado de piloto privado con habilitación por instrumentos.	B— El piloto al mando debe poseer al menos un certificado de piloto privado.	C— No se autorizan las operaciones de pilotos de estudiantes en solitario.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Le gustaría ingresar al espacio aéreo Clase B y comunicarse con el controlador de aproximación. El controlador responde a su llamada de radio inicial con "N125HF en espera". ¿Puede ingresar al espacio aéreo Clase B?	1	A— Debe permanecer fuera del espacio aéreo Clase B hasta que el controlador le dé una autorización específica.	B— Puede continuar en el espacio aéreo de Clase B y esperar más instrucciones.	C— Puede continuar en el espacio aéreo de Clase B sin una autorización específica, si la aeronave está equipada con ADS-B.
¿Qué espacio aéreo designado asociado con un aeropuerto se vuelve inactivo cuando la torre de control de ese aeropuerto no está en funcionamiento?	2	A— Clase D, que luego se convierte en Clase C.	B— Clase D, que luego se convierte en Clase E.	C— Clase B.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto a los colores azul y magenta utilizados para representar los aeropuertos en las Cartas Aeronáuticas Seccionales?	3	A— Los aeropuertos con torres de control subyacentes al espacio aéreo de Clase A, B y C se muestran en azul, el espacio aéreo de Clase D y E en magenta.	B— Los aeropuertos con torres de control subyacentes al espacio aéreo de Clase C, D y E se muestran en magenta.	C— Los aeropuertos con torres de control subyacentes al espacio aéreo de Clase B, C, D y E se muestran en azul.
Cuando se opera una aeronave en las cercanías de un aeropuerto con una torre de control operativa, en el espacio aéreo de Clase E, el piloto debe establecer comunicaciones antes de	3	A— 8 NM y hasta 3000 pies AGL inclusive.	B— 5 NM y hasta 3000 pies AGL inclusive.	C— 4 NM y hasta 2500 pies AGL inclusive.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al acercarse a aterrizar en un aeropuerto con una instalación ATC, en el espacio aéreo de Clase D, el piloto debe establecer comunicaciones antes de	3	A— 10 NM, hasta e incluyendo 3,000 pies AGL.	B— 30 SM, y estar equipado con transpondedor.	C— 4 NM, hasta 2500 pies AGL inclusive.
¿Cuál es la verdad con respecto a las operaciones de vuelo hacia o desde un aeropuerto satélite, sin una torre de control operativa, dentro del área del espacio aéreo de Clase C?	1	A— Antes de ingresar a ese espacio aéreo, un piloto debe establecer y mantener comunicación con la instalación de servicio ATC.	B— La aeronave debe estar equipada con un transpondedor ATC.	C— Antes del despegue, un piloto debe establecer comunicación con la instalación de control del ATC.
El radio del Área Exterior inexplorada del espacio aéreo Clase C es normalmente	1	A — 20 NM.	B— 30 NM.	C: 40 NM.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto a las operaciones de vuelo en el espacio aéreo de Clase A?	2	A— La aeronave debe estar equipada con equipo de medición de distancia (DME) aprobado.	B— Debe realizar operaciones bajo las reglas de vuelo por instrumentos.	C— La aeronave debe estar equipada con un transpondedor ATC aprobado.
¿Cuál es la verdad con respecto a las operaciones de vuelo en el espacio aéreo de Clase A?	2	A— La aeronave debe estar equipada con equipo de medición de distancia (DME) aprobado.	B— La aeronave debe estar equipada con un transpondedor ATC y equipo de reporte de altitud.	C— Puede realizar operaciones bajo reglas de vuelo visual.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El círculo magenta exterior más delgado representado alrededor del espacio aéreo de clase B es	3	A, el segmento exterior del espacio aéreo de clase B.	B— un área dentro de la cual se debe usar un transpondedor apropiado desde fuera del espacio aéreo Clase B desde la superficie hasta 10,000 pies MSL.	C— un límite de “velo” Modo C donde un globo puede penetrar sin un transpondedor, siempre que permanezca por debajo de los 10,000 pies MSL.
(Consulte la Figura 54.) ¿Cuál es el techo del espacio aéreo Clase D del aeropuerto Byron (C83) (área 2)?	3	A— 2,900 pies.	B— 7.600 pies.	C— El espacio aéreo de clase D no existe en Byron (C83).

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 52, punto 6.) El aeropuerto de Van Vleck es	3	A: un aeropuerto restringido al uso de pilotos privados y recreativos.	B— un campo de escenario militar restringido dentro del espacio aéreo restringido.	C— un aeropuerto de uso no público.
(Consulte la Figura 54, punto 2.) Después de salir del aeropuerto de Byron (C83) con viento del noreste, descubre que se está acercando al espacio aéreo de clase D de Livermore y la visibilidad de la luz es de aproximadamente 2-1 / 2 millas. Debe	1	A— mantenerse por debajo de 700 pies para permanecer en la Clase G y aterrizar.	B: manténgase por debajo de los 1,200 pies para permanecer en la Clase G.	C: comuníquese con Livermore ATCT al 119.65 y notifique sus intenciones.
(Refiérase a la Figura 54, punto 6.) El espacio aéreo Clase C en Metropolitan Oakland International (OAK) que se extiende desde la superficie hacia arriba tiene un techo de	1	A — tanto de 2,100 pies como de 3,000 pies MSL.	B— 10,000 pies MSL.	C— 2,100 pies AGL.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a la Figura 53, punto 1.) Esta delgada línea sombreada de color negro es muy probablemente	2	A: una ruta de llegada.	B— una ruta de entrenamiento militar.	C— una línea fronteriza estatal.
(Consulte la Figura 53.) ¿Qué indica la estrella junto a la “L” en el cuadro de información del aeropuerto para el aeropuerto MADERA (MAE) al norte del área 2?	3	A— Se prohíbe el VFR especial.	B— Hay una baliza giratoria en el campo.	C— Existen limitaciones de iluminación.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un área de alerta es un área en la cual	3	A— el vuelo de la aeronave, aunque no está prohibido, está sujeto a restricciones.	B— el vuelo de aeronaves está prohibido.	C— hay un gran volumen de actividades de entrenamiento de pilotos o un tipo inusual de actividad aérea, ninguno de los cuales es peligroso para la aeronave.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué debe hacer o tener en cuenta un piloto al realizar la transición de un área de alerta?	3	A— Todos los pilotos deben comunicarse con la agencia de control para asegurar la separación de las aeronaves.	B— Las aeronaves no participantes pueden transitar por el área siempre que operen de acuerdo con su renuncia.	C— Tenga en cuenta que el área puede contener una actividad aeronáutica inusual o un alto volumen de entrenamiento de pilotos.
(Refiérase a la Figura 52, punto 1.) El piso del espacio aéreo Clase E sobre el Aeropuerto de Georgetown (Q61) está en	3	A— la superficie.	B— 700 pies AGL.	C— 3,823 pies MSL.
(Refiérase a la Figura 52, punto 7.) El piso del espacio aéreo Clase E sobre la ciudad de Woodland es	3	A— 700 pies AGL sobre parte de la ciudad y sin piso sobre el resto.	B— 1200 pies AGL sobre parte de la ciudad y sin piso sobre el resto.	C— ambos 700 pies y 1200 pies AGL.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a la Figura 52, punto 5.) El piso del espacio aéreo Clase E sobre el Aeropuerto Universitario (0O5) es A— la superficie. B— 700 pies AGL. C— 1,200 pies AGL.	2	A— la superficie.	B— 700 pies AGL.	C— 1,200 pies AGL.
(Refiérase a la Figura 52, punto 8.) El piso del espacio aéreo Clase E sobre la ciudad de Auburn es	2	A— 1,200 pies MSL.	B— 700 pies AGL.	C— 1200 pies AGL.
(Consulte la Figura 53, punto 2.) El 16 indica	2	A: la parte superior de una antena a 1,600 pies AGL.	B— la cifra de elevación máxima para ese cuadrilátero.	C— la altitud mínima del sector seguro para ese cuadrilátero.
(Consulte la Figura 52, punto 4.) La obstrucción dentro de las 10 NM más cercana al Aeropuerto Regional de Lincoln (LHM) está a qué altura sobre el suelo?	3	A— 1,254 pies.	B— 662 pies.	C— 296 pies.
(Consulte la Figura 52, área 6.) ¿Cuál es el propósito de la estrella que sigue a la CT-120.65 en el cuadro de información del Aeropuerto de Sacramento Mather (MHR)?	1	A— Significa que la torre de control tiene un horario de operación limitado.	B— El aeropuerto cuenta con instalaciones de mantenimiento.	C— Hay una baliza giratoria en el campo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a la Figura 52, punto 4). El terreno en la obstrucción aproximadamente a 8 NM al este sureste del Aeropuerto de Lincoln es aproximadamente ¿cuánto más alto que la elevación del aeropuerto?	2	A— 376 pies.	B— 827 pies.	C— 1,135 pies.
(Consulte la Figura 52, Área 8). La altitud del patrón de tráfico en el aeropuerto de Auburn (AUN) es de 1,000 pies AGL. ¿Puede practicar aterrizajes bajo VFR cuando el AWOS informa una visibilidad en tierra de 2 millas?	2	A— Sí, operará en una combinación de espacio aéreo Clase E y G.	B— No, la visibilidad en tierra reportada debe ser de al menos 3 millas.	C— No, el espacio aéreo Clase E se extiende hasta la superficie del aeropuerto.
(Consulte la Figura 53, Área 4). Planea partir en un vuelo VFR de un día desde el aeropuerto de Firebaugh (F34). ¿Cuál es el piso del espacio aéreo controlado sobre este aeropuerto?	2	A— 1200 pies sobre el aeropuerto.	B— 700 pies sobre el aeropuerto.	C— 1500 pies sobre el aeropuerto.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 52, Área 2). Al salir del Aeropuerto de Río Linda (L36) hacia el noroeste a una altitud de 1,000 pies AGL, usted	3	A— debe comunicarse con la torre de control McClellan (MCC) tan pronto como sea posible después del despegue.	B— no es necesario que se comunique con ninguna instalación de ATC si no ingresa al espacio aéreo Clase C.	C— debe ponerse en contacto con la torre de control de Sacramento Intl (SMF) inmediatamente después del despegue.
Cuando un círculo azul punteado rodea un aeropuerto en una carta aeronáutica seccional, representará el límite de	3	A: espacio aéreo VFR especial.	B— Espacio aéreo Clase B	C— Espacio aéreo Clase D.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando se opera un avión con el propósito de aterrizar o despegar dentro del espacio aéreo Clase D bajo VFR especial, ¿qué distancia mínima de las nubes y qué visibilidad se requieren?	1	A— Manténgase alejado de las nubes y la visibilidad desde el suelo debe ser de al menos 1 SM.	B— 500 pies debajo de las nubes, y la visibilidad del suelo debe ser de al menos 1 SM.	C— Manténgase libre de nubes y la visibilidad del vuelo debe ser de al menos 1 NM.
En algunos aeropuertos ubicados en el espacio aéreo de Clase D donde no se informa la visibilidad en tierra,	2	A-los despegues y aterrizajes bajo VFR especial no están autorizados.	B— autorizado por ATC si la visibilidad del vuelo es de al menos 1 SM.	C— autorizado sólo si se observa que la visibilidad del suelo es de al menos 3 SM.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para operar un avión bajo SPECIAL VFR (SVFR) dentro del espacio aéreo Clase D durante la noche, ¿cuál se requiere?	3	A— El piloto debe tener una habilitación de instrumentos, pero el avión no necesita estar equipado para vuelo por instrumentos, siempre que el clima permanezca en o por encima de los mínimos SVFR.	B— El espacio aéreo Clase D debe estar específicamente designado como área SVFR nocturna.	C— El piloto debe tener una habilitación de instrumentos y el avión debe estar equipado para vuelo por instrumentos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al acercarse para aterrizar en un aeropuerto, sin una torre de control operativa, en el espacio aéreo Clase G, el piloto debe	1	A— hacer todos los giros a la izquierda, a menos que se indique lo contrario.	B— vuele un patrón de tráfico por la izquierda a 800 pies AGL.	C— ingrese y vuele en un patrón de tráfico a 800 pies AGL.
(Consulte la Figura 54, Área 3). ¿Cuál es el significado del R-2531? Ésta es un área restringida	3	A — para aeronaves IFR.	B— donde es posible que la aeronave nunca opere.	C— donde a menudo existen peligros invisibles.
Su vuelo VFR se realizará por encima de 10,000 MSL en espacio aéreo Clase E. ¿Cuál es la visibilidad mínima de vuelo?	2	A— 3 NM.	B— 5 SM.	C— 1 SM.
La visibilidad mínima de vuelo para vuelos VFR aumenta a 5 millas terrestres comenzando a una altitud de	2	A— 14,500 pies MSL.	B— 10,000 pies MSL si están por encima de 1,200 pies AGL.	C— 10,000 pies MSL sin importar la altura sobre el suelo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando la información meteorológica indique que existe una presión barométrica anormalmente alta, o que estará por encima de _____ pulgadas de mercurio, no se autorizarán operaciones de vuelo contrarias a los requisitos publicados en los NOTAM.	1	A— 31,00	B— 32,00	C— 30,50
(Consulte la Figura 53.) DADO: Ubicación Aeropuerto de Madera (MAE) Altitud 1,000 pies AGL Posición 7 NM al norte de Madera (MAE) Hora 3 pmVisibilidad del vuelo local 1 SM Está VFR acercándose al aeropuerto de Madera para un aterrizaje desde el norte. Usted	2	A— está violando los CFR; necesita 3 millas de visibilidad bajo VFR.	B— deben descender por debajo de los 700 pies AGL para mantenerse alejados del espacio aéreo de Clase E y pueden continuar para el aterrizaje.	C- puede descender a 800 pies AGL (Altitud de patrón) después de ingresar al espacio aéreo Clase E y continuar hasta el aeropuerto.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuáles son los requisitos mínimos de visibilidad de vuelo y proximidad a la nube para vuelos VFR, a 6.500 pies MSL, en espacio aéreo de Clase C, D y E?	2	A— visibilidad de 1 milla; despejado de nubes.	B— visibilidad de 3 millas; 1,000 pies arriba y 500 pies abajo.	C— visibilidad de 5 millas; 1,000 pies arriba y 1,000 pies abajo.
Al salir de una pista cubierta de nieve o aguanieve, ¿qué puede hacer un piloto para evitar daños al tren de aterrizaje debido a las condiciones?	1	A— No retraiga el tren de aterrizaje inmediatamente para permitir que el tren se seque al aire.	B— Retraiga inmediatamente el tren de aterrizaje para que se pueda calentar en los compartimentos del tren.	C— Volar a una velocidad por encima del arco verde del indicador de velocidad aerodinámica puede eliminar la nieve y el lodo.
¿Quién tiene la autoridad final para aceptar o rechazar cualquier autorización de “tierra y espera” (LAHSO)?	3	A— Controlador de torre ATC.	B— Controlador de aproximación ATC.	C— Piloto al mando.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿ Cuándo deben los pilotos rechazar una autorización de "aterrizar y esperar" (LAHSO)?	1	A— Cuándo comprometerá la seguridad.	B— Si la superficie de la pista está contaminada.	C— Solo cuando el controlador de la torre está de acuerdo
Una autorización A de "aterrizar y esperar" (LAHSO):	2	A— excluye un "Go Around" por parte del ATC.	B— no excluye un aterrizaje rechazado.	C— requiere una salida de pista en la primera calle de rodaje.
¿Cuál es la visibilidad y el techo mínimos requeridos para que un piloto reciba una autorización de “aterrizar y mantenerse corto”?	1	A— 3 millas terrestres y 1,000 pies.	B— 3 millas náuticas y 1,000 pies.	C— 3 millas terrestres y 1,500 pies.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una vez que un piloto al mando acepta una autorización de “aterrizar y esperar en breve” (LAHSO), se debe cumplir con la autorización, al igual que con cualquier otra autorización ATC, a menos que	1	A— se obtenga una autorización enmendada o se produzca una emergencia.	B— el viento cambia o la distancia de aterrizaje disponible disminuye.	C— La distancia de aterrizaje disponible disminuye o aumenta la densidad de altitud.
¿Cuándo deben los pilotos rechazar una autorización de “aterrizar y esperar” (LAHSO)?	3	A— Solo cuando el controlador de la torre está de acuerdo.	B— Si la superficie de la pista está contaminada.	C— Cuándo comprometerá la seguridad.
¿Cuál es la visibilidad mínima y el techo requeridos para que un piloto reciba una autorización de “aterrizar y mantenerse corto”?	3	A— 3 millas terrestres y 1,500 pies.	B— 3 millas náuticas y 1,000 pies.	C— 3 millas terrestres y 1,000 pies.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué debe considerar al planear aterrizar en otro aeropuerto?	1	A— Aterrizar y llevar a cabo procedimientos cortos.	B— Verifique si hay marcas de aterrizaje y aeropuerto.	C— Iluminación del aeropuerto mediante cableado continuo.
¿Qué debe esperar cuando le dicen que las operaciones de LAHSO están en vigor en su aeropuerto de destino?	2	A— Todas las aeronaves deben operar con una autorización IFR debido al alto volumen de tráfico.	B— Ese ATC le dará autorización para aterrizar y esperar antes de un punto especificado en la pista.	C— Retrasos debidos a condiciones de IFR bajas y alto volumen de tráfico.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El marcador A de “final de calle de rodaje”	1	A—indica que la calle de rodaje no continúa.	B— identifica el área donde están prohibidas las aeronaves.	C— proporciona la dirección de rodaje general a la calle de rodaje designada.
(Consulte la Figura 58.) Ha solicitado instrucciones de rodaje para el despegue utilizando la Pista 16. El controlador emite las siguientes instrucciones de rodaje: "N123, Taxi a la pista 16." ¿Dónde debe detenerse para cumplir con las instrucciones del controlador?	1	A— 5 (cinco).	B— 6 (seis).	C— 9 (nueve).
(Consulte la Figura 51). Mientras despeja una pista activa, lo más probable es que esté alejado del área crítica ILS cuando pase, ¿qué señal?	3	A— Ilustración D.	B— Ilustración G.	C— Ilustración H.
(Refiérase a la Figura 60.) La señal “1” es una indicación	2	A— de un área donde las aeronaves están prohibidas.	B— que la calle de rodaje no continúe.	C— de la dirección general de rodaje a una calle de rodaje.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 51.) El piloto generalmente llama al control de tierra después de aterrizar cuando la aeronave está completamente alejada de la pista. Esto es cuando la aeronave	3	A— pasa el símbolo rojo que se muestra en la ilustración D.	B— está en el lado de la línea discontinua de la Ilustración G.	C— está más allá del lado de la línea continua de la Ilustración G.
(Consulte la Figura 51.) Lo más probable es que la Ilustración D se encuentre	2	A— al salir de todas las pistas antes de llamar al control de tierra.	B— en una intersección donde una calzada puede confundirse con una calle de rodaje.	C— cerca del extremo de aproximación de las pistas ILS.
(Consulte la Figura 51.) Al rodar hasta una pista activa, es probable que esté alejado del área crítica ILS cuando no llegue a qué señal.	1	A— Ilustración H.	B— Ilustración D.	C— Ilustración G.
(Consulte la Figura 51.) ¿Qué símbolo no se refiere directamente a la incursión en la pista con otras aeronaves?	1	A— Ilustración D.	B— Ilustración G.	C— Ilustración H.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se requiere que los pilotos tengan el sistema de luces anticolisión en funcionamiento	3	A — siempre que un motor esté en funcionamiento.	B— siempre que el piloto esté en la cabina.	C— durante todo tipo de operaciones, tanto de día como de noche.
Al girar hacia una calle de rodaje desde otra calle de rodaje, ¿cuál es el propósito de la señal direccional de la calle de rodaje?	3	A— Indica la dirección a la pista de despegue.	B— Indica la designación y dirección de la calle de rodaje de salida de la pista.	C— Indica la designación y dirección de la calle de rodaje que sale de una intersección.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La marca de la “barra de demarcación amarilla” indica	1	A: pista con un umbral desplazado que precede a la pista.	B— una línea de espera desde una calle de rodaje hasta una pista.	C— el comienzo de la pista disponible para aterrizar en el lado de aproximación.
El letrero de punto de espera en la pista está ubicado en	1	A— pistas que se cruzan con otras pistas.	B— calles de rodaje protegidas de una aeronave que se aproxima a una pista.	C— pistas que se cruzan con otras calles de rodaje.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
"Marcas de posición de espera en la pista" en las calles de rodaje	2	A— identifique dónde las aeronaves tienen prohibido rodar cuando no están autorizadas para proceder por el control de tierra.	B— identificar dónde se supone que deben detenerse las aeronaves cuando no están autorizadas para avanzar hacia la pista.	C— otorgar permiso a una aeronave en la pista
(Consulte la Figura 57.) Se le indica que realice un rodaje hasta la pista 10. Verá este letrero en una intersección de la calle de rodaje durante el rodaje. ¿De qué manera deberías proceder?	3	A— Izquierda.	B— Correcto.	C— Directo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 51, A.) Esta señal de calle de rodaje se esperaría	3	A— en la intersección del extremo de salida de la pista 04/22 y la calle de rodaje.	B— cerca de la intersección de las pistas 04 y 22.	C— en una calle de rodaje que cruza la pista 04/22.
(Consulte la Figura 61). El control de tierra le ha indicado que realice un rodaje de Alfa a Foxtrot a la pista activa. De acuerdo con el letrero de la figura, ¿en qué dirección giraría en esta intersección para cumplir con el ATC?	3	A— No se requiere giro.	B— El giro se hará a la derecha.	C— El giro se hará a la izquierda.
(Refiérase a la Figura 64.) Usted ve este letrero cuando se mantiene cerca de la pista. Recibe autorización para realizar un rodaje en retroceso en la pista para una salida completa de la pista 8. ¿En qué dirección debe girar la primera vez que rueda hacia la pista para el despegue?	2	A— Izquierda.	B— Correcto.	C— Necesita más información.
Está planificando antes del vuelo por la mañana antes de un vuelo por la tarde. ¿Dónde encontraría información sobre un “punto caliente en la superficie del aeropuerto”?	2	A— Llame a la estación de servicio de vuelo automatizado.	B— En el cuadro complementa a EE. UU.	C— En los NOTAM durante su sesión informativa previa al vuelo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura.) El círculo segmentado indica que el tráfico del aeropuerto es	1	A— a la izquierda para la pista 36 y a la derecha para la pista 18.	B— a la izquierda para la pista 18 y a la derecha para la pista 36.	C— a la derecha -mano para la pista 9 y mano izquierda para la pista 2 7.
Se requiere que se mantengan las altitudes de crucero VFR cuando se vuela	2	A — a 3,000 pies o más AGL, basado en el rumbo verdadero.	B: más de 3000 pies AGL, según el rumbo magnético.	C— a 3,000 pies o más sobre MSL, basado en rumbo magnético.
¿Cómo puede determinar si otra aeronave está en curso de colisión con su aeronave?	3	A— El morro de cada avión apunta al mismo punto en el espacio.	B— La otra aeronave siempre parecerá agrandarse y acercarse rápidamente.	C— No habrá ningún movimiento relativo aparente entre su avión y el otro avión.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al planificar un vuelo nocturno a campo traviesa, el piloto debería verificar	1	A— la disponibilidad y el estado de los sistemas de iluminación del aeropuerto en ruta y de destino.	B— luces rojas de rumbo en ruta.	C— ubicación de balizas de luz giratorias.
Las balizas luminosas que emiten destellos rojos indican	3	A: aviso de fin de pista al final de la salida.	B— un piloto debe mantenerse alejado de un patrón de tráfico del aeropuerto y continuar dando vueltas.	C— obstrucciones o áreas consideradas peligrosas para la navegación aérea.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la primera indicación de volar en condiciones de visibilidad restringida cuando se opera VFR de noche?	2	A— Las luces del suelo comienzan a tomar la apariencia de estar rodeadas por un halo o resplandor.	B— Una desaparición gradual de luces en el suelo.	C— Las luces de la cabina comienzan a tomar la apariencia de un halo o brillan alrededor de ellas.
Para operaciones de vuelo nocturno, la mejor visión nocturna se logra cuando las pupilas	2	A— de los ojos se han dilatado en aproximadamente 10 minutos.	B: las varillas de los ojos se han adaptado a la oscuridad en aproximadamente 30 minutos.	C: los conos de los ojos se han adaptado a la oscuridad en aproximadamente 5 minutos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al planificar un vuelo nocturno a campo traviesa, el piloto debe verificar la disponibilidad y el estado de	3	A — todos los VOR que se utilizarán en ruta.	B— Balizas luminosas giratorias de aeropuerto.	C— sistemas de iluminación del aeropuerto de destino
Después de experimentar una falla en el motor durante la noche, una de las consideraciones principales debe incluir	3	A: apagar todos los interruptores eléctricos para ahorrar energía de la batería para el aterrizaje.	B— maniobrar y aterrizar en una carretera o camino iluminado.	C— planificación de la aproximación de emergencia y el aterrizaje en una parte no iluminada de un área.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al planificar un aterrizaje de emergencia por la noche, una de las consideraciones principales debería incluir	3	A: aterrizaje sin flaps para asegurar una actitud de aterrizaje de nariz alta en el momento del aterrizaje.	B— apagar todos los interruptores eléctricos para ahorrar energía de la batería para el aterrizaje.	C— seleccionar un área de aterrizaje cerca del acceso público, si es posible.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando se encuentre en las proximidades de un VOR que se esté utilizando para la navegación en vuelos VFR, es importante	2	A— hacer giros de 90 ° a la izquierda y a la derecha para buscar otro tráfico.	B— ejerza una vigilancia sostenida para evitar aeronaves que puedan estar convergiendo en el VOR desde otras direcciones.	C— pase el VOR en el lado derecho del radial para dejar espacio para aeronaves que vuelen en la dirección opuesta en el mismo radial.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para escanear correctamente el tráfico, un piloto debe	3	A— barrer lentamente el campo de visión de un lado a otro a intervalos.	B— concéntrese en cualquier movimiento periférico detectado.	C— use una serie de movimientos oculares cortos y regularmente espaciados que traen áreas sucesivas del cielo al campo visual central.
A medida que avanza la hiperventilación, un piloto puede experimentar	3	A: frecuencia y profundidad respiratorias disminuidas.	B: mayor conciencia y sensación de bienestar.	C— síntomas de asfixia y somnolencia.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es un síntoma común de hiperventilación?	1	A— Somnolencia.	B— Disminución de la frecuencia respiratoria.	C— Una sensación de bienestar.
¿Cuál resultaría más probablemente en hiperventilación?	3	A— Oxígeno insuficiente.	B— Monóxido de carbono excesivo.	C— Dióxido de carbono insuficiente.
¿La hipoxia es el resultado de cuál de estas condiciones?	2	A— Exceso de oxígeno en el torrente sanguíneo.	B— Insuficiente oxígeno que llega al cerebro.	C— Exceso de dióxido de carbono en el torrente sanguíneo.
Para superar los síntomas de hiperventilación, un piloto debe	2	A— tragar o bostezar.	B— ralentizar la frecuencia respiratoria.	C— aumente la frecuencia respiratoria.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto a la presencia de alcohol en el cuerpo humano?	3	A— Una pequeña cantidad de alcohol aumenta la agudeza visual.	B— Un aumento de altitud disminuye el efecto adverso del alcohol.	C— La capacidad de juicio y de toma de decisiones puede verse afectada negativamente por incluso pequeñas cantidades de alcohol.
Para deshacerse de todo el alcohol contenido en una cerveza, el cuerpo humano necesita aproximadamente	2	A— 1 hora.	B— 3 horas.	C— 4 horas.
Para deshacerse de todo el alcohol contenido en una bebida mezclada, el cuerpo humano necesita aproximadamente	3	A— 1 hora.	B— 2 horas.	C— 3 horas.
Con un nivel de alcohol en sangre por debajo del .04 por ciento, un piloto no puede volar antes de	3	A— 4 horas después de beber alcohol.	B— 12 horas después de beber alcohol.	C— 8 horas después de beber alcohol.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Anoche asististe a una fiesta y bebiste varias copas de vino. Está planeando volar su avión a casa y ha tenido cuidado de asegurarse de que hayan pasado 8 horas desde su última bebida alcohólica. Puede realizar el vuelo ahora solo si no está bajo la influencia del alcohol y su nivel de alcohol en sangre es	1	A, inferior al 0,04%.	B— por debajo del 0,08%.	C: 0,0%.
La susceptibilidad a la hipoxia debida a la inhalación de monóxido de carbono aumenta a medida que disminuye	2	A— la humedad.	B— la altitud aumenta.	C—aumenta la demanda de oxígeno.
Para superar mejor los efectos de la desorientación espacial, un piloto debería	3	A— confiar en las sensaciones corporales.	B— aumente la frecuencia respiratoria.	C— confiar en las indicaciones de los instrumentos de la aeronave
Para hacer frente a la desorientación espacial, los pilotos deben confiar en	3	A: sensaciones corporales y referencias visuales externas.	B— alimentación adecuada, descanso y adaptación nocturna.	C— uso competente de los instrumentos de la aeronave.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto que vuela en un estado de fatiga es un peligro porque	1	A— volar fatigado es volar con dificultades.	B— el piloto se apresurará a realizar los controles y descuidará los artículos.	C— el piloto excederá las limitaciones de la aeronave para completar el vuelo.
Es más probable que experimente una ilusión somatogravic durante	3	A: un descenso rápido.	B— desaceleración al aterrizar.	C— aceleración rápida durante el despegue.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿La gestión de riesgos, como parte del proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM), se basa en qué características reducen los riesgos asociados con cada vuelo?	3	A— El proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y tomar una decisión oportuna sobre qué acción tomar.	B— Aplicación de procedimientos de gestión de estrés y elementos de riesgo.	C— Conciencia de la situación, reconocimiento de problemas y buen juicio.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Gestión de riesgos por parte del piloto	3	A— se aplica solo en vuelos IFR de pasajeros / carga.	B— requiere educación continua y capacitación académica certificada para comprender los principios.	C— se mejora con la práctica y el uso constante de herramientas de gestión de riesgos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La Toma de Decisiones Aeronáuticas (ADM) es un	1	A— enfoque sistemático del proceso mental usado por los pilotos para determinar consistentemente el mejor curso de acción para un conjunto dado de circunstancias.	B— proceso de toma de decisiones que se basa en el buen juicio para reducir los riesgos asociados con cada vuelo.	C: proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y tomar una decisión oportuna sobre qué acción tomar.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El proceso de Toma de Decisiones Aeronáuticas (ADM) identifica los pasos involucrados en una buena toma de decisiones. Uno de estos pasos incluye un piloto	3	A: hacer una evaluación racional de las acciones requeridas.	B— desarrollar la actitud de “cosas correctas”.	C— identificación de actitudes personales peligrosas para un vuelo seguro.
Ejemplos de trampas de comportamiento clásicas en las que pueden caer los pilotos experimentados son: tratar de	3	A— asumir responsabilidades adicionales y hacer valer la autoridad de PIC.	B— promover el conocimiento de la situación y luego los cambios necesarios en el comportamiento.	C: complete un vuelo según lo planeado, complazca a los pasajeros, cumpla con los horarios y demuestre las "cosas correctas".

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El impulso básico para que un piloto demuestre lo "correcto" puede tener un efecto adverso en la seguridad, por	2	A: una total indiferencia por cualquier curso de acción alternativo.	B— generar tendencias que conduzcan a prácticas peligrosas, a menudo ilegales, y que pueden conducir a un percance.	C— imponer una evaluación realista de las habilidades de pilotaje en condiciones estresantes.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La mayoría de los pilotos han sido víctimas de tendencias peligrosas o problemas de comportamiento en algún momento. Algunas de estas tendencias peligrosas o patrones de comportamiento que deben identificarse y eliminarse incluyen:	3	A— Deficiencias en las habilidades de los instrumentos y en el conocimiento de los sistemas o limitaciones de la aeronave.	B— Deficiencias en el desempeño por factores humanos como fatiga, enfermedad o problemas emocionales.	C— Presión de los compañeros, "get-there-itis", pérdida de conciencia de la posición o de la situación y funcionamiento sin reservas de combustible adecuadas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una parte inicial del proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM) implica	1	A: realizar una prueba de inventario de actitud peligrosa de autoevaluación.	B— comprender el impulso de tener las "cosas correctas".	C— obtener instrucción y experiencia de vuelo adecuadas durante el entrenamiento.
Las actitudes peligrosas que contribuyen a un mal juicio del piloto pueden contrarrestarse eficazmente mediante	3	A: el reconocimiento temprano de pensamientos peligrosos.	B— dar pasos significativos para ser más asertivo con las actitudes.	C— reorientar esa actitud peligrosa para que se puedan tomar las medidas adecuadas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuáles son algunas de las actitudes peligrosas que se abordan en la toma de decisiones aeronáuticas (ADM)?	1	A— Antiautoridad (no me digas), impulsividad (hacer algo rápido sin pensar), macho (puedo hacerlo).	B— Gestión de riesgos, gestión del estrés y elementos de riesgo.	C— Toma de decisiones, conciencia de la situación y juicio deficientes.
Cuando un piloto reconoce un pensamiento peligroso, debe corregirlo indicando el antídoto correspondiente. ¿Cuál de los siguientes es el antídoto para MACHO?	3	A— Siga las reglas. Suelen tener razón.	B— No tan rápido. Piensa primero.	C— Es una tontería correr riesgos.
¿Cuál es el primer paso para neutralizar una actitud peligrosa en el proceso ADM?	3	A— Reconocimiento de la invulnerabilidad en la situación.	B— Manejo de juicio inadecuado.	C— Reconocimiento de pensamientos peligrosos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué debe hacer un piloto cuando reconoce un pensamiento como peligroso?	3	A— Evite desarrollar este pensamiento peligroso.	B— Desarrolle este pensamiento peligroso y continúe con una acción modificada.	C— Etiquete ese pensamiento como peligroso, luego corríjalo indicando el antídoto aprendido correspondiente.
Para ayudar a manejar el estrés de la cabina, los pilotos deben:	2	A— ser conscientes de las situaciones de estrés de la vida que son similares a las de volar.	B— acondicionarse para relajarse y pensar racionalmente cuando aparece el estrés.	C— evitar situaciones que mejorarán sus habilidades para manejar las responsabilidades de la cabina

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿ Con qué comienza una buena gestión del estrés en la cabina?	3	A— Conocer las causas del estrés.	B— Eliminando problemas de vida y estrés en la cabina.	C— Buen manejo del estrés de la vida.
Los pasajeros de un vuelo chárter han llegado casi una hora tarde a un vuelo que requiere reserva. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de ANTIAUTORIDAD?	1	A— Esas reglas de reserva no se aplican a este vuelo.	B— Si el piloto se apresura, aún puede llegar a tiempo.	C— El piloto no puede evitar que los pasajeros lleguen tarde.
Mientras realiza una verificación operativa del sistema de presurización de la cabina, el piloto descubre que la función de control de velocidad no está operativa. Sabe que puede controlar manualmente la presión de la cabina, por lo que elige ignorar la discrepancia. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de INVULNERABILIDAD?	1	A— ¿Qué es lo peor que podría pasar?	B— Puede manejar un pequeño problema como este.	C— Es demasiado tarde para arreglarlo ahora.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El piloto y los pasajeros están ansiosos por llegar a su destino para una presentación comercial. Se informa que las tormentas eléctricas de nivel IV están alineadas a lo largo de su ruta de vuelo prevista. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de IMPULSIVIDAD?	1	A— Quieren darse prisa y ponerse en marcha, antes de que las cosas empeoren.	B— Una tormenta eléctrica no los detendrá.	C— No pueden cambiar el clima, por lo que es mejor que se vayan.
Cuando un piloto reconoce un pensamiento peligroso, debe corregirlo aplicando el antídoto correspondiente. ¿Cuál de los siguientes es el antídoto para la actitud peligrosa ANTIAUTORIDAD?	3	A— No tan rápido. Piensa primero.	B— No me pasará a mí. Me podría pasar.	C— No me lo digas. Sigue las reglas. Suelen tener razón.
Un piloto y amigos van a volar a un partido de fútbol fuera de la ciudad. Cuando llegan los pasajeros, el piloto determina que estarán por encima del peso bruto máximo para el despegue con la carga de combustible existente. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de la RESIGNACIÓN?	1	A— Bueno, nadie le dijo sobre el peso extra.	B— El peso y el equilibrio es una formalidad impuesta a los pilotos por la FAA.	C— No puede esperar para descargar combustible, tienen que llegar a tiempo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál de los siguientes es el paso final del modelo Decide para la gestión eficaz de riesgos y la toma de decisiones aeronáuticas?	2	A— Estimación.	B— Evaluar.	C— Eliminar.
¿Cuál de los siguientes es el primer paso del modelo Decide para la gestión eficaz de riesgos y la toma de decisiones aeronáuticas?	1	A— Detectar.	B— Identificar.	C— Evaluar.
El modelo Decide se compone de un proceso de 6 pasos para proporcionar al piloto una forma lógica de abordar la toma de decisiones aeronáuticas. Estos pasos son:	1	A— Detectar, estimar, elegir, identificar, hacer y evaluar.	B— Determinar, evaluar, elegir, identificar, hacer y eliminar.	C— Determinar, eliminar, elegir, identificar, detectar y evaluar.
Todo proceso físico del clima va acompañado o es el resultado de	1	A: un intercambio de calor.	B— el movimiento del aire.	C— un diferencial de presión.
¿Qué causa el viento?	3	A— La rotación de la Tierra.	B— Modificación de la masa de aire.	C— Diferencias de presión.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La altitud de densidad es la distancia vertical sobre el nivel medio del mar en la atmósfera estándar a la que	2	A— la altitud de presión se corrige para la temperatura estándar.	B— se debe encontrar una densidad atmosférica dada.	C— se consideran la temperatura, la presión, la altitud y la humedad.
En el hemisferio norte, el viento se desvía hacia la	1	A, derecha por la fuerza de Coriolis.	B— justo por fricción superficial.	C— dejado por la fuerza de Coriolis.
¿Por qué el viento tiende a fluir paralelo a las isobaras por encima del nivel de fricción?	1	A— La fuerza de Coriolis tiende a contrarrestar el gradiente de presión horizontal.	B— La fuerza de Coriolis actúa perpendicularmente a una línea que conecta los altos y bajos.	C— La fricción del aire con la Tierra desvía el aire perpendicular al gradiente de presión.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué impide que el aire fluya directamente de áreas de alta presión a áreas de baja presión?	1	A— Fuerza de Coriolis.	B— Fricción superficial.	C— Fuerza del gradiente de presión.
Las corrientes convectivas son más activas en las tardes cálidas de verano cuando los vientos son	1	A— ligeros.	B— moderado.	C— fuerte.
¿Qué característica está asociada con la tropopausa?	2	A— Altura constante sobre la Tierra.	B— Cambio brusco en la tasa de variación de temperatura.	C— Límite superior absoluto de formación de nubes.
Una ubicación común de turbulencia de aire claro es	1	A— en una depresión superior en el lado polar de una corriente en chorro.	B— cerca de una cresta en el lado ecuatorial de un flujo de alta presión.	C: al sur de una cresta de alta presión orientada este / oeste en su etapa de disipación

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La corriente en chorro y las turbulencias de aire despejado asociadas a veces pueden identificarse visualmente en vuelo por	2	A: polvo o neblina al nivel del vuelo.	B— largas vetas de cirros.	C— una temperatura constante del aire exterior.
Durante los meses de invierno en las latitudes medias, la corriente en chorro se desplaza hacia	2	A—el norte y la velocidad disminuye.	B—sur y la velocidad aumenta.	C—norte y aumenta la velocidad.
La fuerza y ubicación de la corriente en chorro es normalmente	1	A: más débil y más al norte en el verano.	B— más fuerte y más al norte en el invierno.	C: más fuerte y más al norte en verano.
¿Qué tipo de corriente en chorro se puede esperar que cause la mayor turbulencia?	2	A— Una corriente en chorro recta asociada con una vaguada de baja presión.	B— Una corriente en chorro curvada asociada con una vaguada profunda de baja presión.	C— Una corriente en chorro que ocurre durante el verano en las latitudes más bajas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué condiciones son favorables para la formación de una inversión de temperatura basada en la superficie?	1	A— Noches claras y frescas con viento tranquilo o ligero.	B— Área de aire inestable que transfiere rápidamente calor desde la superficie.	C— Áreas amplias de cúmulos con bases lisas y niveladas a la misma altitud.
El sistema de viento asociado con un área de baja presión en el hemisferio norte es	2	A: un anticiclón y es causado por el aire frío que desciende.	B: un ciclón y es causado por la fuerza de Coriolis.	C: un anticiclón y es causado por la fuerza de Coriolis

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Con respecto a los patrones de flujo del viento que se muestran en los gráficos de análisis de superficie; cuando las isobaras son	3	A— muy juntas, la fuerza del gradiente de presión es leve y las velocidades del viento son más débiles.	B— no muy juntos, la fuerza del gradiente de presión es mayor y las velocidades del viento son más fuertes.	C: juntos, la fuerza del gradiente de presión es mayor y las velocidades del viento son más fuertes.
Mientras vuela a campo traviesa, en el hemisferio norte, experimenta un viento cruzado de izquierda continuo que está asociado con un sistema de viento importante. Esto indica que	1	A— está volando hacia un área de condiciones climáticas generalmente desfavorables.	B— han volado desde un área de condiciones climáticas desfavorables.	C— no puede determinar las condiciones climáticas sin conocer los cambios de presión.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto a un sistema de alta o baja presión?	3	A— Un área o cresta de alta presión es un área de aire ascendente.	B— Un área o depresión de baja presión es un área de aire descendente.	C— Un área o cresta de alta presión es un área de aire descendente.
¿Cuál es la verdad con respecto a los sistemas de alta o baja presión?	2	A— Un área o cresta de alta presión es un área de aire ascendente.	B— Un área o canal de baja presión es un área de aire ascendente.	C— Tanto las áreas de alta como de baja presión se caracterizan por el aire descendente.
Al volar hacia un área de baja presión en el hemisferio norte, la dirección y la velocidad del viento serán de la	2	A: izquierda y decreciente.	B— a la izquierda y en aumento.	C— derecha y decreciente.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La circulación general de aire asociada con un área de alta presión en el hemisferio norte es	1	A— hacia afuera, hacia abajo y en el sentido de las agujas del reloj.	B— hacia afuera, hacia arriba y en el sentido de las agujas del reloj.	C— hacia adentro, hacia abajo y en el sentido de las agujas del reloj.
Hay un sistema de alta presión que se encuentra al sur de su ruta planificada en el hemisferio norte en un vuelo de campo a través de oeste a este. Para aprovechar los vientos favorables, planificaría su ruta	1	A— en el lado norte del área de alta presión.	B— en el lado sur del área de alta presión.	C— a través del medio del área de alta presión.
¿Cuál es la verdad con respecto a la temperatura real del aire y la dispersión de la temperatura del punto de rocío? La dispersión de temperatura	2	A— disminuye a medida que disminuye la humedad relativa.	B— disminuye a medida que aumenta la humedad relativa.	C— aumenta a medida que aumenta la humedad relativa.
La humedad se agrega al aire por	3	A— sublimación y condensación.	B— evaporación y condensación.	C— evaporación y sublimación.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál disminuiría la estabilidad de una masa de aire?	1	A— Calentamiento desde abajo.	B— Enfriamiento desde abajo.	C— Disminución del vapor de agua.
¿Cuál aumentaría la estabilidad de una masa de aire?	2	A— Calentamiento desde abajo.	B— Enfriamiento desde abajo.	C— Disminución del vapor de agua.
¿A partir de qué medición de la atmósfera se puede determinar la estabilidad?	2	A— Presión atmosférica.	B— La tasa de lapso ambiental.	C— La tasa de lapso adiabático seco.
¿Qué determina la estructura o tipo de nubes que se formarán como resultado de que el aire sea forzado a ascender?	2	A— El método por el cual se eleva el aire.	B— La estabilidad del aire antes de que ocurra el levantamiento.	C— La humedad relativa del aire después de que ocurre el levantamiento
La formación de nubes predominantemente estratiformes o predominantemente cumuliformes depende de la	2	A— fuente de sustentación.	B— estabilidad del aire que se eleva.	C: temperatura del aire que se eleva.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando se pronostica aire condicionalmente inestable con alto contenido de humedad y temperatura superficial muy cálida, ¿qué tipo de clima se puede esperar?	3	A— Fuertes corrientes ascendentes y nubes de estratonimbos.	B— Visibilidad restringida cerca de la superficie en un área grande.	C— Fuertes corrientes ascendentes y cumulonimbos
Si las nubes se forman como resultado de que el aire húmedo y muy estable sea forzado a ascender por la ladera de una montaña, las nubes serán del tipo	3	A: cirro sin desarrollo vertical ni turbulencia.	B— tipo cúmulo con considerable desarrollo vertical y turbulencia.	C: tipo de estrato con poco desarrollo vertical y poca o ninguna turbulencia.
¿Qué tipo de clima se puede esperar de un aire húmedo e inestable y de temperaturas superficiales muy cálidas?	3	A— Niebla y estratos bajos.	B— Precipitaciones intensas y continuas.	C— Fuertes corrientes ascendentes y cumulonimbos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las condiciones necesarias para la formación de nubes estratiformes son una acción de elevación y	2	A : aire seco e inestable.	B— aire húmedo y estable.	C— aire húmedo e inestable.
¿Qué tipos de nubes indicarían turbulencia convectiva?	3	A— Nubes cirros.	B— Nubes Nimbostratus.	C— Elevados cúmulos.
¿Qué combinación de variables productoras del clima probablemente resultaría en nubes de tipo cumuliforme, buena visibilidad y lluvia torrencial?	2	A— Elevación orográfica y de aire estable y húmedo.	B— Elevación orográfica y aire húmedo inestable.	C— Aire húmedo e inestable y sin mecanismo de elevación.
¿Cuáles son las características del aire estable?	2	A— Buena visibilidad; precipitación constante; nubes estratos.	B— Poca visibilidad; precipitación constante; nubes estratos.	C— Poca visibilidad; precipitación intermitente; nubes cúmulos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una característica del aire estable?	1	A— Nubes estratiformes.	B— Cúmulos de buen tiempo.	C— La temperatura disminuye rápidamente con la altitud.
Una masa de aire húmedo e inestable se caracteriza por	2	A: mala visibilidad y aire suave.	B— nubes cumuliformes y lluvias torrenciales.	C— nubes estratiformes y precipitación continua
¿Cuáles son las características de una atmósfera inestable?	2	A— Una masa de aire fresco y seco.	B— Una masa de aire cálido y húmedo.	C— Aire descendente en el hemisferio norte.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando una masa de aire es estable, ¿cuál de estas condiciones es más probable que exista?	3	A— Numerosos cúmulos y cumulonimbos imponentes.	B— Turbulencia moderada a severa en los niveles inferiores.	C— Humo, polvo, neblina, etc., concentrados en los niveles inferiores con la consiguiente mala visibilidad.
¿Cuál es una característica típica de una masa de aire estable?	3	A— Nubes cumuliformes.	B— Precipitación lluviosa.	C— Precipitación continua.
¿Cuáles son las características de una masa de aire frío que se mueve sobre una superficie cálida?	2	A— Nubes cumuliformes, turbulencia y mala visibilidad.	B— Nubes cumuliformes, turbulencia y buena visibilidad.	C— Nubes estratiformes, aire suave y poca visibilidad.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las condiciones necesarias para la formación de cumulonimbus son una acción de elevación y	3	A— aire seco e inestable.	B— aire húmedo y estable.	C— aire húmedo e inestable.
¿Cuál es la base aproximada de los cúmulos si la temperatura a 2,000 pies MSL es 10 ° C y el punto de rocío es 1 ° C?	3	A— 3,000 pies MSL.	B— 4000 pies MSL.	C— 6,000 pies MSL.
Consulte el extracto del siguiente informe METAR: KTUS ..... 08004KT 4SM HZ ..... 26/04 A2995 RMK RAE36 ¿Aproximadamente a qué altitud AGL deben esperarse bases de nubes cumuliformes de tipo convectivo?	2	A— 4.400 pies.	B— 8.800 pies.	C— 17,600 pies.
¿Qué es cierto con respecto a una oclusión de frente frío? El aire delante del frente cálido	2	A— es más frío que el aire detrás del frente frío que adelanta.	B— es más cálido que el aire detrás del frente frío que adelanta.	C— tiene la misma temperatura que el aire detrás del frente frío que adelanta.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La presencia de nubes altocúmulos lenticulares en pie es un buen indicio de	2	A— la formación de hielo lenticular en aire en calma.	B— turbulencia muy fuerte.	C— condiciones de formación de hielo intensa.
Cuando se vuela bajo sobre terreno montañoso, crestas o cadenas montañosas, el mayor peligro potencial de las corrientes de aire turbulentas generalmente se encontrará en el lado	2	A— sotavento cuando se vuela con viento de cola.	B— lado de sotavento cuando vuela contra el viento.	C— lado de barlovento cuando vuela contra el viento.
Las condiciones más favorables para la formación de olas en las zonas montañosas son una capa de	1	A: aire estable a la altura de la cima de la montaña y un viento de al menos 20 nudos que sopla a través de la cresta.	B— aire inestable a la altura de la cima de la montaña y un viento de al menos 20 nudos que sopla a través de la cresta.	C : aire húmedo e inestable a la altura de la cima de la montaña y un viento de menos de 5 nudos que sopla a través de la cresta

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una de las características más peligrosas de las olas de montaña son las áreas turbulentas en y	1	A— debajo de las nubes de rotor.	B— por encima de las nubes del rotor.	C— debajo de las nubes lenticulares.
Las bolitas de hielo encontradas durante el vuelo normalmente son evidencia de que	2	A— ha pasado un frente cálido.	B— un frente cálido está a punto de pasar.	C— hay tormentas eléctricas en la zona.
¿Qué se indica si se encuentran gránulos de hielo a 8,000 pies?	1	A— Lluvia helada a mayor altitud.	B— Se está acercando a un área de tormentas eléctricas.	C— Encontrará granizo si continúa su vuelo
Las bolitas de hielo encontradas durante el vuelo son normalmente evidencia de que	3	A— ha pasado un frente frío.	B— hay tormentas eléctricas en el área.	C— existe lluvia helada en altitudes más altas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué situación probablemente resultaría en una precipitación helada? Lluvia que cae del aire que tiene una temperatura de	3	A— 32 ° F o menos en el aire que tiene una temperatura de más de 32 ° F.	B— 0 ° C o menos en aire con una temperatura de 0 ° C o más.	C— más de 32 ° F en el aire con una temperatura de 32 ° F o menos.
Durante un vuelo IFR a campo traviesa, recogió escarcha que estima tiene 1/2 "de espesor en el borde de ataque de las alas. Ahora está debajo de las nubes a 2000 pies AGL y se está acercando a su aeropuerto de destino bajo VFR. La visibilidad bajo las nubes es de más de 10 millas, los vientos en el aeropuerto de destino son de 8 nudos en la pista y la temperatura de la superficie es de 3 grados Celsius. Usted decide:	1	A— usar una velocidad de aproximación y aterrizaje más rápida de lo normal.	B— acérquese y aterrice a su velocidad normal ya que el hielo no es lo suficientemente grueso como para tener un efecto notable.	C— vuele su aproximación más lento de lo normal para disminuir el efecto de "sensación térmica" y romper el hielo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La escarcha que cubre la superficie superior del ala de un avión generalmente hará que	2	A— el avión se pierda en un ángulo de ataque más alto de lo normal.	B— el avión entra en pérdida en un ángulo de ataque más bajo de lo normal.	C— factores de arrastre tan grandes que no se puede obtener la velocidad suficiente para el despegue.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Virga se describe mejor como	1	A— serpentinas de precipitación que se arrastran debajo de las nubes y que se evaporan antes de llegar al suelo.	B— torrentes de nubes de pared que se arrastran por debajo de las nubes cumulonimbus que se disipan antes de llegar al suelo.	C— áreas turbulentas debajo de las nubes cumulonimbus.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué afirmación es verdadera con respecto a los peligros del granizo?	3	A— El daño por granizo en vuelo horizontal es mínimo debido al movimiento vertical del granizo en las nubes.	B— La lluvia en la superficie es una indicación confiable de que no hay granizo en lo alto.	C— Se pueden encontrar granizos en el aire despejado a varias millas de una tormenta eléctrica.
Es más probable que el granizo esté asociado con	2	A: cúmulos.	B— nubes cumulonimbus.	C— nubes estratocúmulos.
Las condiciones climáticas más severas, como vientos destructivos, granizo intenso y tornados, generalmente se asocian con	2	A— frentes cálidos de movimiento lento que se inclinan por encima de la tropopausa.	B— líneas de turbonada.	C— frentes ocluidos de movimiento rápido

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
De los siguientes, ¿cuál es el correcto con respecto a las turbulencias asociadas con las tormentas eléctricas?	3	A— Fuera de la nube, se pueden encontrar turbulencias de cizallamiento a 50 millas lateralmente de una tormenta severa.	B— La turbulencia de cizallamiento se encuentra solo dentro de las nubes cumulonimbus o dentro de un radio de 5 millas de ellas.	C— Fuera de la nube, se pueden encontrar turbulencias de cizalladura a 20 millas lateralmente de una tormenta severa.
Si el radar de a bordo indica un eco de tormenta extremadamente intenso, esta tormenta debe evitarse en una distancia de al menos	1	A — 20 millas.	B— 10 millas.	C— 5 millas.
¿Qué enunciado es verdadero con respecto a las líneas de turbonada?	3	A— Se forman lentamente, pero se mueven rápidamente.	B— Se asocian únicamente a sistemas frontales.	C— Ofrecen los peligros meteorológicos más intensos para las aeronaves.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Seleccione el enunciado verdadero correspondiente al ciclo de vida de una tormenta eléctrica.	2	A— Las corrientes ascendentes continúan desarrollándose durante la etapa de disipación de una tormenta eléctrica.	B— El comienzo de la lluvia en la superficie de la Tierra indica la etapa madura de la tormenta.	C— El comienzo de la lluvia en la superficie de la Tierra indica la etapa de disipación de la tormenta.
¿Qué señales visibles indican turbulencia extrema en tormentas eléctricas?	3	A— Base de las nubes cerca de la superficie, lluvia intensa y granizo.	B— Techo bajo y estática de visibilidad, granizo y precipitación.	C— Nubes cumulonimbus, relámpagos muy frecuentes y nubes enrolladas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué fenómeno meteorológico señala el comienzo de la etapa madura de una tormenta eléctrica?	1	A— El comienzo de la lluvia.	B— La apariencia de la parte superior de un yunque.	C— La tasa de crecimiento de las nubes es máxima.
¿Qué característica se asocia normalmente con la etapa de cúmulos de una tormenta?	2	A— Nube enrollada.	B— Corriente ascendente continua.	C— Comienzo de la lluvia en la superficie.
Durante el ciclo de vida de una tormenta, ¿qué etapa se caracteriza principalmente por corrientes descendentes?	3	A— Maduro.	B— En desarrollo.	C— Disipando.
¿Qué distancia mínima debería existir entre ecos intensos de radar antes de intentar volar entre estas tormentas?	3	A— 20 millas.	B— 30 millas.	C— 40 millas.
¿A qué distancia deben evitarse las tormentas eléctricas identificadas como severas o que emiten un eco de radar intenso?	3	A— 5 millas.	B— Al menos 25 millas.	C— Al menos 20 millas
Las mayores amenazas para una aeronave que opera cerca de tormentas eléctricas son:	2	A— truenos y lluvias intensas.	B— granizo y turbulencia.	C— precipitación estática y baja visibilidad.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Está evitando una tormenta eléctrica que se encuentra en su camino de f luz. Se encuentra a más de 20 millas de la celda, sin embargo, está debajo del yunque de la celda. ¿Es esto un peligro?	2	A— No, estás a una distancia segura de la celda.	B— Sí, el granizo se puede descargar desde el yunque.	C— Sí, esto todavía está en el área de disipación.
¿Cuál es la verdad con respecto al uso de radares aerotransportados para evitar el clima para el reconocimiento de ciertas condiciones climáticas?	1	A— El radarcopio no ofrece ninguna garantía de evitar las condiciones meteorológicas de los instrumentos.	B— La evitación del granizo está asegurada al volar entre los ecos más intensos y justo después de ellos.	C— El área despejada entre ecos intensos indica que se puede mantener el avistamiento visual de tormentas cuando se vuela entre los ecos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
DADO : Vientos a 3000 pies AGL ..... 30 kts Vientos en la superficie ... . Calma Durante la aproximación para aterrizar bajo cielos despejados con turbulencia convectiva unas pocas horas después del amanecer, se debe	1	A— aumentar la velocidad de aproximación ligeramente por encima de lo normal para evitar el estancamiento.	B— mantenga la velocidad de aproximación en o ligeramente por debajo de lo normal para compensar la flotación.	C— no alterar la velocidad de aproximación, estas condiciones son casi ideales.
¿Qué índice térmico predeciría la mejor probabilidad de buenas condiciones de vuelo?	1	A— -10.	B— -5.	C— +20.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto al efecto de los frentes en las condiciones de vuelo?	3	A— Un frente de movimiento lento proporciona la sustentación más fuerte.	B— Por lo general, existen buenas condiciones de vuelo después del paso de un frente cálido.	C— Con frecuencia, el aire detrás de un frente frío proporciona un vuelo excelente durante varios días.
(Refiérase a la Figura 6.) Con respecto a los sondeos tomados a las 0900 horas, de 2,500 pies a 15,000 pies, como se muestra en la Tabla Adiabática, ¿qué temperatura superficial mínima se requiere para que ocurra la inestabilidad y para que se desarrollen buenas térmicas de la superficie a 15.000 pies MSL?	3	A— 58 ° F.	B— 68 ° F.	C - 8 0 ° F.
La niebla producida por la actividad frontal es el resultado de la saturación debida a	3	A— enfriamiento nocturno.	B— enfriamiento adiabático.	C— evaporación de la precipitación

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué peligro en vuelo se asocia más comúnmente con los frentes cálidos?	3	A— Niebla de advección.	B— Niebla de radiación.	C— Niebla inducida por precipitación.
Una situación más propicia para la formación de niebla de advección es	2	A: una brisa ligera que mueve aire más frío sobre la superficie del agua.	B— una masa de aire que se mueve tierra adentro desde la costa durante el invierno.	C: una masa de aire cálido y húmedo que se asienta sobre una superficie fría en condiciones sin viento.
La niebla de advección se ha desplazado sobre un aeropuerto costero durante el día. ¿Qué puede tender a disipar o elevar esta niebla a nubes estratos bajas?	3	A— Refrigeración nocturna.	B— Radiación superficial.	C— Viento de 15 nudos o más fuerte.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué eleva la niebla de advección a nubes estratos bajas?	3	A— Refrigeración nocturna.	B— Sequedad de la masa terrestre subyacente.	C— Vientos en la superficie de aproximadamente 15 nudos o más fuertes.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿En qué se diferencian la niebla de advección, la niebla de radiación y la niebla de vapor en su formación o ubicación?	1	A— La niebla de radiación está restringida a áreas terrestres; la niebla de advección es más común en las zonas costeras; Se forma niebla de vapor sobre la superficie del agua.	B— La niebla de advección se profundiza a medida que aumenta la velocidad del viento hasta 20 nudos; la niebla de vapor requiere viento en calma o muy ligero; La niebla de radiación se forma cuando el suelo o el agua enfrían el aire por radiación.	C— La niebla de vapor se forma a partir del aire húmedo que se mueve sobre una superficie más fría; la niebla de advección requiere aire frío sobre una superficie más cálida; La niebla de radiación se produce por enfriamiento radiacional del suelo.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Con respecto a la niebla de advección, ¿qué afirmación es verdadera?	3	A— Se desarrolla lentamente y se disipa con bastante rapidez.	B— Se forma casi exclusivamente por la noche o cerca del amanecer.	C— Puede aparecer repentinamente durante el día o la noche, y es más persistente que la niebla de radiación.
¿Cuál es una característica importante de la cizalladura del viento?	3	A— Está presente solo en niveles inferiores y existe en una dirección horizontal.	B— Está presente en cualquier nivel y existe solo en una dirección vertical.	C— Puede estar presente en cualquier nivel y puede existir tanto en dirección horizontal como vertical.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El sistema de alerta de cizalladura del viento de bajo nivel (LLWAS) proporciona datos del viento y un proceso de software para detectar la presencia de una columna de aire en rotación	2	A que se extiende desde una nube cumulonimbus.	B— cambio en la dirección y / o velocidad del viento dentro de una distancia muy corta por encima del aeropuerto.	C— movimiento descendente del aire asociado con vientos continuos que soplan con un componente del este debido a la rotación de la Tierra.
La cizalladura peligrosa del viento se encuentra comúnmente	3	A: cerca de una actividad frontal cálida o estacionaria.	B— cuando la velocidad del viento es superior a 35 nudos.	C— en áreas de inversión de temperatura y cerca de tormentas eléctricas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La cizalladura del viento en niveles bajos puede ocurrir cuando	2	A— los vientos en la superficie son ligeros y variables.	B— hay una inversión de temperatura de bajo nivel con vientos fuertes por encima de la inversión.	C— los vientos en la superficie están por encima de los 15 nudos y no hay cambios en la dirección del viento ni en la velocidad del viento con la altura.
Si se encuentra una inversión de temperatura inmediatamente después del despegue o durante una aproximación a un aterrizaje, existe un peligro potencial debido a	1	A— cizalladura del viento.	B— fuertes vientos superficiales.	C— fuertes corrientes convectivas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
DADO : Vientos a 3000 pies AGL ..... 30 kts Vientos en la superficie ... . Calma Durante la aproximación para aterrizar bajo cielos despejados con turbulencia convectiva unas pocas horas después del amanecer, se debe	1	A— aumentar la velocidad de aproximación ligeramente por encima de lo normal para evitar el estancamiento.	B— mantenga la velocidad de aproximación en o ligeramente por debajo de lo normal para compensar la flotación.	C— no alterar la velocidad de aproximación, estas condiciones son casi ideales.
Durante la salida, en condiciones de sospecha de cizalladura del viento en niveles bajos, una disminución repentina del viento en contra causará	1	A: una pérdida de velocidad equivalente a la disminución de la velocidad del viento.	B— una ganancia en la velocidad aerodinámica igual a la disminución en la velocidad del viento.	C: no hay cambios en la velocidad aerodinámica, pero la velocidad respecto al suelo disminuirá.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se puede esperar una fuerte cizalladura del viento	3	A: en el frente de la corriente en chorro por encima de un núcleo que tiene una velocidad de 60 a 90 nudos.	B— si las isotermas de 5 ° C están espaciadas entre 7 ° y 10 ° de latitud.	C— en el lado de baja presión de un núcleo de corriente en chorro donde la velocidad en el núcleo es superior a 110 nudos.
Durante una aproximación, el medio más importante y más fácil de reconocer para ser alertado de una posible cizalladura del viento es monitorear la	3	A: cantidad de compensación requerida para aliviar las presiones de control.	B— cambios de rumbo necesarios para permanecer en el eje de la pista.	C— potencia y velocidad vertical necesarias para permanecer en la senda de planeo adecuada.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Seleccione el enunciado verdadero sobre térmicas.	2	A— Las térmicas no se ven afectadas por los vientos en altura.	B— Las térmicas fuertes han aumentado proporcionalmente el hundimiento en el aire entre ellas.	C— Una térmica permanece invariablemente directamente sobre el área de la superficie a partir de la cual se desarrolló.
Una columna térmica se eleva desde un estacionamiento de asfalto y el viento es del sur a 12 nudos. ¿Qué afirmación sería verdadera? R—	2	A medida que se gana altura, la mejor elevación se encontrará directamente encima del estacionamiento.	B— A medida que se gana altura, el centro de la térmica se ubicará más al norte del estacionamiento.	C— La tasa de caída más lenta estaría cerca de la térmica y la tasa de caída más rápida más lejos de ella.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la verdad con respecto al desarrollo de la circulación convectiva?	1	A— El aire frío debe hundirse para forzar el aire caliente hacia arriba.	B— El aire caliente es menos denso y se eleva por sí solo.	C— El aire más cálido cubre una superficie mayor que el aire frío; por lo tanto, el aire más cálido es menos denso y asciende.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es generalmente cierto cuando se compara la tasa de movimiento vertical de las corrientes ascendentes con la de las corrientes descendentes asociadas con las térmicas?	2	A— Las corrientes ascendentes y descendentes se mueven verticalmente al mismo ritmo.	B— Las corrientes descendentes tienen una velocidad de movimiento vertical más lenta que las corrientes ascendentes.	C— Las corrientes ascendentes tienen una velocidad de movimiento vertical más lenta que las corrientes descendentes.
Al volar en las proximidades de cadenas montañosas, el mayor peligro potencial de las corrientes verticales y de tipo rotor se encontrará normalmente en el lado	2	A— de sotavento cuando se vuela con viento de cola.	B— lado de sotavento cuando vuela contra el viento.	C— lado de barlovento cuando vuela contra el viento.
(Refiérase a la Figura 6.) Con respecto a los sondeos tomados a las 1400 horas, ¿entre qué altitudes se podría esperar una temperatura óptima en el momento del sondeo?	1	A— De 2,500 a 6,000 pies.	B— De 6,000 a 10,000 pies.	C— De 13.000 a 15.000 pies.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a la Figura 6.) Con respecto a los sondeos tomados a las 0900 horas, de 2,500 pies a 15,000 pies, como se muestra en la Tabla Adiabática, ¿qué temperatura superficial mínima se requiere para que ocurra la inestabilidad y para que se desarrollen buenas térmicas de la superficie a 15.000 pies MSL?	3	A— 58 ° F.	B— 68 ° F.	C - 8 0 ° F.
(Refiérase a la Figura 6.) A las 0900 horas del sondeo y la línea trazada desde la superficie hasta 10,000 pies, ¿qué temperatura debe existir en la superficie para que ocurra inestabilidad entre estas altitudes? Cualquier temperatura	2	A: menos de 68 ° F.	B— más de 68 ° F.	C— menos de 43 ° F.
(Refiérase a la Figura 6.) En los sondeos tomados a las 1400 horas, ¿la atmósfera es estable o inestable ya qué altitudes?	2	A— Estable de 6,000 a 10,000 pies.	B— Estable de 10,000 a 13,000 pies.	C— Inestable de 10,000 a 13,000 pies.
Los patrones de circulación convectiva asociados con las brisas marinas son causados por	2	A— el agua absorbe e irradia calor más rápido que la tierra.	B— la tierra absorbe e irradia calor más rápido que el agua.	C: aire frío y menos denso que se mueve tierra adentro desde el agua, lo que hace que suba.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La diferencia encontrada al restar la temperatura de una parcela de aire teóricamente elevada de la superficie a 500 milibares y la temperatura existente a 500 milibares se llama índice	1	A— elevado.	B— índice negativo.	C— índice positivo.
Las mediciones de rumbo verdadero en una carta aeronáutica seccional deben realizarse en un meridiano cerca del punto medio del rumbo porque los valores	3	A— de las líneas isogónicas cambian de un punto a otro.	B— los ángulos formados por líneas isogónicas y líneas de latitud varían de un punto a otro.	C— los ángulos formados por líneas de longitud y la línea de rumbo varían de un punto a otro.
¿Qué procedimiento podría utilizar un piloto para navegar bajo VFR de un punto a otro cuando las referencias terrestres no son visibles?	1	A— A estima.	B— Pilotaje.	C— VFR no está permitido en estas circunstancias.
Si el consumo de combustible es de 80 libras por hora y la velocidad respecto al suelo es de 180 nudos, ¿cuánto combustible se requiere para que un avión viaje 460 NM?	1	A— 205 libras.	B— 212 libras.	C— 460 libras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si un avión consume 95 libras de combustible por hora a una altitud de crucero de 6.500 pies y la velocidad respecto al suelo es de 173 nudos, ¿cuánto combustible se necesita para viajar 450 NM?	1	A— 248 libras.	B— 265 libras.	C— 284 libras.
Si un avión consume 12.5 galones de combustible por hora a una altitud de crucero de 8.500 pies y la velocidad respecto al suelo es de 145 nudos, ¿cuánto combustible se requiere para viajar 435 NM?	3	A— 27 galones.	B— 34 galones.	C— 38 galones.
Si una aeronave consume 9.5 galones de combustible por hora a una altitud de crucero de 6,000 pies y la velocidad respecto al suelo es de 135 nudos, ¿cuánto combustible se requiere para viajar 420 NM?	2	A— 27 galones.	B— 30 galones.	C— 35 galones.
Si un avión consume 14,8 galones de combustible por hora a una altitud de crucero de 7500 pies y la velocidad respecto al suelo es de 167 nudos, ¿cuánto combustible se necesita para viajar 560 NM?	1	A— 50 galones.	B— 53 galones.	C— 57 galones.
Si el consumo de combustible es de 14.7 galones por hora y la velocidad respecto al suelo es de 157 nudos, ¿cuánto combustible se requiere para que un avión viaje 612 NM?	1	A— 58 galones.	B— 60 galones.	C— 64 galones.
DADO : Viento .... 175 ° a 20 nudos Distancia .... 135 NM Rumbo verdadero .... 075 ° Velocidad aerodinámica real .... 80 kts Consumo de combustible ...	3	A— 1 hora 28 minutos y 73,2 libras.	B— 1 hora 38 minutos y 158 libras.	C— 1 hora 40 minutos y 175 libras.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
..... 105 lb / hr Determine el tiempo en ruta y el combustible consumo.				
Un avión desciende a un aeropuerto en las siguientes condiciones: la altitud de crucero .... 6.500 pies de altitud Aeropuerto .... 700 pies desciende a .... 800 pies AGL velocidad de descenso .... 500 ft / min velocidad verdadera media .... 110 nudos rumbo verdadero	1	A- 10 minutos, 348 °, 18 NM, 1,4 galones.	B- 10 minutos, 355 °, 17 nM, 2,4 litros.	C- 12 minutos, 346 °, 18 NM, 1.6 galones.
Un avión desciende a un aeropuerto en las siguientes condiciones: Altitud de crucero .... 7500 pies Elevación del aeropuerto .... 1,300 pies Descendente a .... 800 pies AGL Velocidad de descenso .... 300 pies / min Velocidad aérea verdadera promedio .... 120 nudos Rumbo verdadero	3	A— 16 minutos, 168 °, 30 NM, 2,9 galones.	B— 18 minutos, 164 °, 34 NM, 3,2 galones.	C: 18 minutos, 168 °, 34 NM, 2,9 galones.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un avión desciende a un aeropuerto en las siguientes condiciones: Altitud de crucero .... 10,500 pies Elevación del aeropuerto .... 1,700 pies Descendente hasta .... 1,000 pies AGL Velocidad de descenso .... 600 pies / min Velocidad verdadera promedio .... 135 nudos Rumbo verdadero	3	A— 9 minutos, 274 °, 26 NM, 2,8 galones.	B: 13 minutos, 274 °, 28 NM, 2,5 galones.	C: 13 minutos, 271 °, 26 NM, 2,5 galones.
Un avión sale de un aeropuerto en las siguientes condiciones: Elevación del aeropuerto .... 1000 pies Altitud de crucero .... 9.500 pies Velocidad de ascenso .... 500 pies / min Velocidad aérea verdadera promedio .... 135 nudos Rumbo verdadero .... 215 ° Velocidad media del	2	A: 14 minutos, 234 °, 26 NM, 3,9 galones.	B— 17 minutos, 224 °, 36 NM, 3,7 galones.	C: 17 minutos, 242 °, 31 NM, 3,5 galones.
Un avión sale de un aeropuerto en las siguientes condiciones: Elevación del aeropuerto .... 1,500 pies Altitud de crucero .... 9.500 pies Velocidad de ascenso .... 500 pies / min Velocidad verdadera media .... 160 kts Rumbo verdadero .... 145 °	2	A— 14 minutos, 128 °, 35 NM, 3,2 galones.	B— 16 minutos, 132 °, 41 NM, 3,7 galones.	C: 16 minutos, 128 °, 32 NM, 3,8 galones.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Velocidad media del viento ..				
DADO : Altitud de presión ..... 12.000 pies Temperatura del aire real ... + 50 ° F De las condiciones dadas, la altitud de densidad aproximada es	2	A— 11,900 pies.	B— 14,130 pies.	C— 18,150 pies.
DADO: Altitud de presión .... 5,000 pies Temperatura del aire real ..... + 30 ° C Según las condiciones dadas, la altitud de densidad aproximada es	2	A— 7.200 pies.	B— 7.800 pies.	C— 9.000 pies.
..... 6000 pies Temperatura del aire real ..... + 30 ° F De las condiciones dadas, la altitud de densidad aproximada es	2	A— 9,000 pies.	B— 5.500 pies.	C— 5,000 pies.
DADO : Altitud de presión .... 7.000 pies Temperatura del aire real ..... + 15 ° C. A partir de las condiciones dadas, la altitud de densidad aproximada es	2	A— 5,000 pies.	B— 8.500 pies.	C— 9.500 pies.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
A medida que aumenta la temperatura del aire, la altitud de densidad	2	A— disminuirá.	B— aumentar.	C— sigue igual.
DADO : Curso verdadero .... 105 ° Rumbo verdadero .... 085 ° Velocidad aerodinámica real .... 95 nudos Velocidad respecto al suelo .... 87 nudos Determina la dirección y velocidad del viento.	1	A— 020 ° y 32 nudos.	B— 030 ° y 38 nudos.	C— 200 ° y 32 nudos.
DADO : Curso verdadero .... 345 ° Rumbo verdadero .... 355 ° Velocidad aerodinámica real .... 85 nudos Velocidad respecto al suelo .... 95 nudos. Determina la dirección y la velocidad del viento.	2	A— 095 ° y 19 nudos.	B— 113 ° y 19 nudos.	C— 238 ° y 18 nudos.
DADO : Distancia fuera del rumbo .... 9 mi Distancia volada .... 95 millas Distancia para volar .... 125 mi Para converger en el destino, el ángulo de corrección total sería	3	A - 4 °.	B— 6 °.	C - 10 °.
Al verificar la sensibilidad de rumbo de un receptor VOR, ¿cuántos grados se debe rotar el OBS para mover el CDI desde el centro hasta el último punto a cada lado?	2	A— 5 ° a 10 °.	B— 10 ° a 12 °.	C— 18 ° a 20 °.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una aeronave a 60 millas de una estación VOR tiene una indicación CDI de una quinta desviación, esto representa una desviación de la línea central del rumbo de aproximadamente	2	A— 6 millas.	B— 2 millas.	C— 1 milla.
¿Qué situación daría como resultado la detección inversa de un receptor VOR?	1	A— Volar con un rumbo recíproco al rumbo seleccionado en la OBS.	B— Establecer el OBS a un rumbo que esté a 90 ° del rumbo en el que se encuentra la aeronave.	C— No cambiar el OBS del rumbo de entrada seleccionado al rumbo de salida después de pasar la estación.
Para rastrear la salida en el radial 180 de una estación VOR, el procedimiento recomendado es establecer el OBS en	3	A— 360 ° y hacer correcciones de rumbo hacia la aguja CDI.	B— 180 ° y haga correcciones de rumbo alejándose de la aguja CDI.	C— 180 ° y realice correcciones de rumbo hacia la aguja CDI.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para rastrear la entrada en el radial 215 de una estación VOR, el procedimiento recomendado es establecer el OBS en	3	A— 215 ° y hacer correcciones de rumbo hacia la aguja CDI.	B— 215 ° y haga correcciones de rumbo alejándose de la aguja CDI.	C— 035 ° y realice correcciones de rumbo hacia la aguja CDI.
¿Cómo debe el piloto realizar una verificación del receptor VOR cuando la aeronave está ubicada en el punto de control designado en la superficie del aeropuerto?	2	A— Configure el OBS en 180 ° más o menos 4 °; el CDI debe centrarse con una indicación FROM.	B— Coloque el OBS en el radial designado. El CDI debe centrarse dentro de más o menos 4 ° de ese radial con una indicación DESDE.	C— Con la aeronave dirigida directamente hacia el VOR y la OBS fijada en 000 °, el CDI debe centrarse dentro de más o menos 4 ° de ese radial con una indicación TO.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al usar VOT para hacer una verificación del receptor VOR, el CDI debe estar centrado y el OBS debe indicar que la aeronave está en el radial	3	A — 090.	B— 180 radial.	C— 360 radial.
Cuando la aguja CDI está centrada durante una verificación de VOR en el aire, el selector omnibearing y el indicador TO / FROM deben leer	2	A— dentro de los 4 ° del radial seleccionado.	B— dentro de los 6 ° del radial seleccionado.	C— 0 ° TO, solo si se encuentra al sur del VOR.
Para operaciones IFR fuera de aerovías establecidos, la parte de RUTA DE VUELO de un plan de vuelo IFR debe enumerar las ayudas a la navegación VOR que no estén a más de	3	A— 40 millas de distancia.	B— a 70 millas de distancia.	C— a 80 millas de distancia.
¿Cuál es el error máximo de rumbo (+ o -) permitido para una verificación operativa del equipo VOR cuando se usa una señal de prueba de tierra aprobada por la FAA?	1	A— 4 grados.	B— 6 grados.	C— 8 grados.
¿Cuándo se debe realizar una verificación operativa en el equipo VOR de la aeronave para operar bajo IFR? Dentro de los	3	A— anteriores: 30 días o 30 horas de tiempo de vuelo.	B— 10 días o 10 horas de vuelo.	C— 30 días.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué datos debe registrar un piloto en el libro de registro de la aeronave u otro registro que realice una verificación operativa del VOR para las operaciones IFR?	2	A— Nombre o identificación del VOR, lugar de la verificación operativa, cantidad del error de rodamiento y fecha de la verificación.	B— Fecha de verificación, lugar de verificación operativa, error de marcación y firma.	C— Nombre o identificación del VOR, cantidad de error de marcación, fecha del cheque y firma.
Cuando se navega utilizando únicamente RNAV basado en VOR / DME, la selección de un VOR NAVAID que no tiene servicio DME dará	1	A—como resultado una pérdida de capacidad RNAV.	B— no tienen ningún efecto sobre la capacidad de navegación.	C: navegación de impacto no siempre que esté funcionando suficiente GPS.
(Consulte la Figura 17.) ¿Qué ilustración indica que el avión interceptará el radial 060 en un ángulo de entrada de 60 °, si se mantiene el rumbo actual?	1	A— 6.	B— 4.	C— 5.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 17.) ¿Qué afirmación es verdadera con respecto a la ilustración 2, si se mantiene el título actual? El avión	1	A— cruzará el radial 180 en un ángulo de salida de 45 °.	B— interceptar el radial 225 en un ángulo de 45 °.	C— interceptar el radial 360 en un ángulo de entrada de 45 °
(Consulte la Figura 17.) ¿Qué ilustración indica que el avión interceptará el radial 060 en un ángulo de salida de 75 °, si se mantiene el rumbo actual?	2	A— 4.	B— 5.	C— 6.
(Refiérase a la Figura 17.) ¿Qué ilustración indica que el avión debe girarse 150 ° a la izquierda para interceptar el radial 360 en un ángulo de entrada de 60 °?	1	A— 1.	B— 2.	C— 3.
(Consulte la Figura 17.) ¿Cuál es la verdad con respecto a la ilustración 4, si se mantiene el título actual? El avión	3	A— cruzará el radial 060 en un ángulo de 15 °.	B— interceptar el radial 240 en un ángulo de 30 °.	C— cruce el radial 180 en un ángulo de 75 °.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El termino ergonomia se define como:	1	A- El estudio de la eficiencia de las personas en sus ambientes de trabajo	B- El estudio de los aspectos relativos al diseño del sistema ser himano- maquina	C- El estudio de las reaciones del ser humano con el medio ambie nte que se encuentra
El significado de cada una de las palabras del modelo SHEL son:	1	A- S- Soporte logico (Software), H= Equipo (Hardware), E= Ambiente (Enviroment), L = Eelemento Humano	B- S- Soporte logico (Software), H= Recursos humanos (Human Resourceds), E= Ambiente (Enviroment), L	C- S= Sociedad (Society), H= Recursos humanos (Human resources) , E= Ambiente (Enviroment), L = Eleme

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El nucleo de actividad del modelo SHEL sobre factores humanos es:	2	A- Soporte logico (Software)	B- Elemento humano (Liveware)	C- Ambiente (Emviroment)
En el modelo SHEL, en la interfaz entre el elemento humano y el equipo (ser humano- maquina) , una fuente frecuente de error es:	3	A- Docuemntacion y cartas confusas, engañosas o excesivamente cargadas de elementos	B- El ruido, la luz, el calor , la vibracion	C- Los botones y las palancas mal ubicadas o que carecen de codificacion
En el modelo SHEL, en la interfaz del elemento humano-ambiente, algunos ejemplos de elementos ambientales son:	2	A- Los botones y las palancas mal ubicadas u que carecen de codificacion adecuada	B- El ruido, el calor, la luz , la vibracion	C- La educacion, la cultura y el caracter de la persona

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El objetivo de la instruccion C.R.M. consiste en :	3	A- Una medida preventiva contra los errores humanos	B- Un recurso para mejorar las comunicaciones interpersonales de la tripulacion	C- Presentar errores como ocurrencias normales y elaborar estrategias para gestionar errores
Partiendo de la concepcion actual de CRM(gestion de errores) que tiene como premisa de que el error humano es generalizado, inevitable y fuente valiosa de informacion, entonces se puede considerar el CRM como un conjunto de medidas para combatir el error y alguans de estas son:	1	A- Clasificar los tipos de error, determinar sus raices y darles solucion	B- Evitar errores, detectar errores incipientes despues de que se cometen y mitigar las consecuencias d	C- Ninguna de las anteriores

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La abreviatura C.R.M. por sus siglas en ingles significa:	3	A- Gestion de recursos del puesto de pilotaje	B- Gestion de recursos de la tripulacion	C- Todas las anteriores
La abreviatura T.E.M.por sus siglas en ingles significa:	2	A- Gestion de tratamiento de errores	B- Gestionde amenaza y errores	C- Ninguna de las anteriores
Dentro del concepto T.E.M. se definen cinco categorias de errores que son:	1	A- Errores intencionales de incumplimiento, error de procedimiento, error de comunicacion, error de com	B- Errores intencionales, errores no intencionales, error de forma, error de fondo, errores operacional	C- Ninguna de las anteriores

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Dentro del mismo concepto TEM, los errores intencionales de cumplimiento son:	3	A- Desviacion de la ejecucion de las normas o procedimientos del operador	B- Mala comunicacion, mala interpretacion o abstenerse de comunicar la informacion	C- Desviaciones deliberadas de las normas o los procedimientos del operador
Dentro del concepto TEM, el error de procedimiento es:	2	A- Falta de conocimiento o de competencia psicomotora	B- Desviacion de la ejecucion de normas o procedimientos del operador	C- Error en la toma de desiciones que no esta normalizado por los reglamentos o los procedimientos del

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Dentro del concepto TEM, el error de comunicacion se refiere a :	1	A- Mala comunicacion, mala interpretacion o abstenerse de comunicar informacion pertinente dentro de la	B- Desviacion deliberada de las normas o procedimeintos del operador	C- Desviacion de la ejecucion de normas y procedimientos del operador
Dentro del concepto TEM, el error de desicion de competencia es:	3	A- Mala comunicacion, mala interpretacion o abstenerse de comunicar informacion pertinente dentro de l	B- Error en la toma de desiciones que no esta normalizado por los reglamentos o procedimientos del operador	C- Falta de conocimiento o de competencia psicomotora

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Dentro del concepto TEM, el error de desicion operacional es:	2	A- Una desviacion deliberada de las normas o procedimientos del operador	B- Un error en la toma de desiciones que no esta normalizado por los reglamentos o los procedimientos	C- Falta de conocimiento o de competencia psicomotora
Una de las primeras etapas del proceso de la Toma de Decisiones Aeronáuticas involucra:	1	A- Hacerse una auto-evaluación para medir actitudes dañinas.	B- Comprender el motivo de querer -lo correcto-.	C- Obtener la adecuada instrucción de vuelo y experiencia durante el entrenamiento.
Qué de lo siguiente es más probable que resulte en hiperventilación:	3	A- Insuficiente oxígeno	B- Excesivo monóxido de carbono	C- Insuficiente dióxido de carbono

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
De cuál de estas condiciones resulta la hipoxia?	2	A- Excesivo oxígeno en la corriente sanguínea	B- Insuficiente oxígeno llegando al cerebro	C- Excesivo dióxido de carbono en la corriente sanguínea
Cuál afirmación es verdadera en relación a la presencia de alcohol en el cuerpo humano?	3	A- Una cantidad pequeña de alcohol aumenta la agudeza visual.	B- Un aumento de altitud disminuye los efectos nocivos del alcohol.	C- El juicio y las habilidades de toma de decisiones pueden verse afectados adversamente aún por pequeñ
La susceptibilidad a la hipoxia debido a la inhalación de monóxido de carbono aumenta conforme:	2	A- Disminuye la humedad	B- Aumenta la altitud	C- Aumenta la demanda de oxígeno

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para superar de la mejor manera los efectos de la desorientación espacial, el piloto debe:	3	A- Confiar en las sensaciones de su cuerpo	B- Aumentar el régimen de respiración	C- Confiar en las indicaciones de los instrumentos de la aeronave
La Toma de Decisiones Aeronáuticas es:	1	A- Una aproximación sistemática al proceso mental usado por los pilotos para determinar consistentement	B- Un proceso de toma de decisiones que depende del buen juicio para reducir los riesgos asociados a ca	C- Un proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y tomar una decisión o

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Ejemplos de trampas clásicas de comportamiento en las que incurren los pilotos experimentados son:	3	A- Tratar de asumir responsabilidades adicionales e imponer la autoridad de piloto al mando.	B- Tratar de promover conciencia situacional y luego los cambios necesarios en el comportamiento.	C- Tratar de completar el vuelo como planeado, satisfacer a los pasajeros, cumplir con el itinerario, y
El motivo para que un piloto demuestre -lo correcto- puede tener un efecto adverso en la seguridad, por:	2	A- Indiferencia total por cualquier curso de acción alternativo.	B- Generar tendencias que llevan a prácticas que son peligrosas, muchas veces ilegales, y que pueden ll	C- Permitir que los eventos, o que la situación controle sus acciones.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Muchos pilotos han incurrido en tendencias peligrosas o en problemas de comportamiento en algún momento. Algunas de estas tendencias peligrosas o patrones de comportamiento que deben ser identificados y eliminados incluyen:	3	A- Deficiencias en las habilidades instrumentales y en el conocimiento de los sistemas o limitaciones d	B- Deficiencias en el performance debido a factores humanos como: fatiga, enfermedad o problemas emocio	C- Presión del entorno, pérdida de conciencia posicional o situacional, y estar operando sin la adecuad
Las actitudes peligrosas que contribuyen al mal juicio de un piloto se pueden contrarrestar mediante:	3	A- Reconocimiento anticipado de pensamientos dañinos.	B- Tomando medidas significativas para estar más acertado con las actitudes	C- Redirigir la actitud dañina para que se pueda tomar la acción apropiada.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuáles son algunas de las actitudes peligrosas de que trata la Toma de Decisiones Aeronáuticas?	1	A- Anti-autoridad (no me diga nada), impulsividad (hacer algo rápidamente sin pensar), macho (yo lo pue	B- Manejo del riesgo, manejo del stress, y elementos de riesgo	C- Toma de decisiones pobre, conciencia situacional pobre , y mal juicio
Cuando un piloto reconoce un pensamiento dañino, éste debería de corregirlo mencionando el antídoto correspondiente. Cuál de las siguientes es el antídoto para MACHO?	3	A- Siga las reglas. Usulamente son correctas.	B- No tan rápido. Piense primero.	C- Tomar chances es estúpido.
Cuál es el primer paso para neutralizar una actitud dañina en el proceso de Toma de Decisiones?	3	A- Reconocimiento de invulnerabilidad en la situación.	B- Tratar con el juicio inapropiado.	C- Reconocimiento de pensamientos dañinos.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Qué debería de hacer un piloto cuando reconoce que un pensamiento es peligroso?	3	A- Evitar el desarrollo de ese pensamiento peligroso.	B- Desarrollar ese pensamiento peligroso y darle seguimiento con una acción modificada.	C- Clasificar ese pensamiento como peligroso, y luego corregir el pensamiento mencionando el antídoto a
Para ayudar a manejar el stress en cabina de mando, los pilotos deberían de:	2	A- Estar conscientes de situaciones de stress de la vida que son similares a aquellas situaciones de st	B- Acondicionarse a relajarse y pensar racionalmente cuando aparece el stress.	C- Evitar situaciones que degraden sus habilidades para manejar las responsabilidades de la cabina de m

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Con qué comienza el buen manejo del stress en la cabina de mando?	3	A- Conociendo qué causa el stress.	B- Eliminando los asuntos relacionados con el stress de la vida y de la cabina de mando.	C- Manejo de stress de la buena vida
Los pasajeros para un vuelo charter se han retrasado casi una hora para un vuelo que requiere una reservación. Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción ANTI-AUTORIDAD?	1	A- Esas reglas de reservación no aplican para este vuelo.	B- Si el piloto se apresura, talvez llegue a tiempo.	C- No es culpa del piloto que los pasajeros lleguen tarde.
Realizando un chequeo operacional del sistema de presurización de la cabina, el piloto descubre que uno de los controles está inoperativo. Él sabe que manualmente puede controlar la presión de la cabina, por lo tanto elige ignorar la discrepancia, cual de las siguientes alternativas ilustra de mejor manera la reacción de INVULNERAVILIDAD?al de las siguientes alternativas ilustra de mejor manera la reacción de INVULNERAVILIDAD?	1	A- Qué es lo peor que podría suceder	B- Él puede manejar un pequeño problema como éste.	C- Es demasiado tarde para arreglarlo ahora.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El piloto y los pasajeros están ansiosos por llegar a su destino para una presentación de negocios. Se reportan tormentas eléctricas de Nivel IV a través de la ruta planeada. Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de IMPULSIVID	1	A- Ellos quieren apresurarse e irse, antes de que las cosas se empeoren.	B- Una tormenta no los detendrá.	C- Ellos no pueden cambiar el clima, por lo tanto mejor siguen adelante.
Realizando un vuelo IFR, un piloto sale de una nube para encontrarse entre 300 pies de un helicóptero. Cuál de las siguientes alternativas ilustra de la mejor manera la reacción -MACHO-?	2	A- No está muy preocupado; todo saldrá bien.	B- Acelera y se le acerca un poco más, solo para mostrarle.	C- Rápidamente realiza un viraje y desciende para evitar una colisión.
Cuando un piloto reconoce un pensamiento dañino, éste debería de corregirlo mencionando el antídoto correspondiente. Cuál de las siguientes es el antídoto para ANTI-AUTORIDAD?	3	A- No tan rápido. Piense primero.	B- No me pasará a mi. Podría pasarme a mi.	C- No me diga a mi. Siga las reglas. Usualmente son correctas.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto y sus amigos planean un vuelo para ir a ver un juego de futból fuera de la ciudad. Cuando llegan los pasajeros el piloto determina que estarán por encima del peso bruto máximo de despegue con el llenado de combustible existente. Cuál de las siguientes figuras ilustra mejor la reacción de Resignación?	1	A- Bueno, nadie le había notificado del peso extra.	B- El peso y balance es una formalidad impuesta en los pilotos por la AAC.	C- No se puede esperar para botar el combustible, hay que llegar al destino a tiempo.
Qué de lo siguiente es el paso final del Modelo de Decisiones para el manejo de riesgos efectivo y la Toma de Decisiones Aeronáuticas?	2	A- Estimar	B- Evaluar	C- Eliminar
Qué de lo siguiente es el primer paso del Modelo de Decisiones para el manejo de riesgos efectivo y Toma de Decisiones Aeronáuticas?	1	A- Detectar	B- Identificar	C- Evaluar
El Modelo de Decisión se compone de un proceso de 6 pasos para ofrecerle al piloto una forma lógica para Tomar Decisiones. Estos pasos son:	1	A- Detectar, estimar, escoger, identificar, hacer, y evaluar.	B- Determinar, evaluar, escoger, identificar, hacer, y eliminar.	C- Determinar, eliminar, escoger, identificar, detectar, y evaluar.

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El manjeo del riesgo, como parte del proceso de la toma de decisiones aeronáuticas, depende de cuál de las siguientes características para reducir los riesgos asociados con cada vuelo?	3	A- El proceso mental de analizar toda la información de una situación particular y tomar una decisión o	B- La aplicación del manejo del stress y procedimientos de elementos de riesgo.	C- Conciencia situacional, reconocimiento de problemas y el buen juicio.
El tema fundamental del estudio de los factores humanos es:	3	A- Cualquier factor relacionado con los factores humanos	B- El elemento humano	C- La comprension de las capacidades y limitaciones humanas previsibles

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En la toma de desiciones, algunos factores que puedan conducir a desiciones erroneas son:	3	A- Instruccion o la experiencia anterior, la fatiga y la medicacion	B- Consideracion es emocionales o comerciales, la motivacion y trastornos fisicos o psicologicos	C- Todas las anteriores
Una persona es lider cuando:	3	A- Tiene potestad de girar ordenes al personal	B- Ha sido nombrada en una posicion en la que se le ha dodo el mando	C- Sus ideas y acciones influyen sobre el pensamiento y el compartimiento de los demas

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Algunos ejemplos de riesgo que reducen la calidad de las comunicaciones son:	3	A- Fallas durante el proceso de transmision (Ej: mensajes confusos o ambiguos)	B- Fallas durante la recepcion (Ej: cuando se interpreta mal un mensaje)	C- Todas las anteriores
Se dice que la coordinacion entre los tripulantes es la ventaja que aporta el trabajo en equipo con respecto a un conjunto de personas muy calificadas y que trae como beneficios:	3	A- Un aumento de la seguridad, merced a la abundancia para detectar y solucionar errores individuales	B- Un aumento de la eficiencia por el empleo organizado de todos los recursos existentes que enriquece	C- Todas las anteriores

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los altos riesgos vinculados con el desajuste de la coordinacion entre los tripulantes muestran la urgente necesidad de instruccion en materia de gestion de recursos de la tripulacion ya que este tipo de instruccion asegura que:	3	A- La carga de trabajo este equitativamente distribuida entre los miembros de la tripulacion, a fin de	B- Se mantenga una colaboracion coordinada, tanto en condiciones normales como anormales que comprendan	C- Todas las anteriores
En los facotres humanos, la ergonomia se ocupa de los temas que atañen la interfaz entre:	1	A- El elemento humano y las maquinas	B- El elemento humano y el ambiente	C- El elemento humano y el soporte logico

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Algunos elementos que influyen y que constituyen una posible causa de errores son:	2	A- El ruido, la luz, el calos y las vibraciones	B- Expectativas, experiencia, actitud, motivacion e interes	C- Ninguna de las anteriores
Uno de los objetivos primarios de la ergonomia es:	1	A- Ajustar las areas y puestos de trabajo a las caracteristicas del ser humano	B- Tener en cuenta las diferencias que hay entre los seres humanos	C- Ninguna de las anteriores

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La ergonomia aplica tres principios basicos al diseño de los sistemas de aviso en los puestos de pilotaje son:	1	A- Alertar a la tripulacion y recabar su atencion, informar de la indole de la situacion y proporcionar	B- Identificacion, interpretacion y orientacion respecto a la accion requerida	C- Ninguna de las anteriores
Desde el punto de vista de diseño de las pantallas de presentacion visual, estas tiene funcion de:	3	A- Transmitir mensajes o dar ordenes a la maquina	B- Transmitir avisos o advertencias que pueden convertirse en emergencias si se permite que avance o se	C- Transmitir la informacion con presicion y rapidez desde la fuente al operador

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Desde el punto de vista de diseño de los mandos de una maquina, estos tiene funcion de:	3	A- Transmitir informacion con presicion y rapidez desde la fuente hasta el ordenador	B- Transmitir avisos o advertencias que pueden convertirse en emergencia si se permite que avance o se	C- Transmitir mensajes o dar ordenes a la maquina
El estres cabe diferenciarlo en los sigueintes tipos:	2	A- Estres vital, estres ambiental, estres cognocitivo y estres natural	B- Estres vital, estres ambiental, y estres cognocitivo	C- Estres ambiental y estres natural

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los factores que propician la aparicion del estres vital son:	2	A- Temperatura, humedad, ruido, presion, iluminacion y la vibracion	B- Divorcio, muerte en la familia, enfermedad en la familia	C- Ninguna de las anteriores
Los factores que propician el estres ambiental son:	1	A- Temperatura, humedad, ruido, presion, iluminacion y la vibracion	B- Divorcio, muerte en la familia, enfermedad en la famila	C- Exigencias mentaales de la tarea propiamentge dicha

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los factores que porpician la aparicion del estres cognocitivo son:	3	A- Temperatura, humedad, ruido, presion, iluminacion y la vibracion	B- Divorcio, muerte en la familia, enfermefdad en la familia	C- Exigencias mentales de la tarea propiamente dicha
La vibracion como elemento ambiental que produce estres, su importancia operacional reviste en que:	2	A- Incomoda a la persona expuesta a la misma	B- Puede monoscabar la agudeza visual, interferir en el control neuromuscular y provocar fatiga	C- Ninguna de las anteriores
En cuanto a la gestion de amenazas, existen dos tipos que son:	3	A- Directas e indirectas	B- Internas o externas	C- Abiertas o latentes

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las amenazas abiertas son:	2	A- Aquellas que son propias del puesto de pilotaje	B- Las que son tangibles u observables para la tripulacion	C- 1 y 2 son correctas
Las amenazas latentes son:	1	A- Aquellas que no son faciles de observar por la tripulacion si n o que se ocultan dentro de la estruc	B- Son aquellas que surgen de repente sin previo aviso	C- Ninguna de las anteriores
La diferencia angular entre el norte verdadero y el norte magnético es	2	A- Desviacion Magnetica	B- Variacion Magnetica	C- Error en la brujala de aceleracion

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las regulaciones que se refieren a operadores comerciales, se relacionan a la persona que:	3	A- Es el dueño de una aerolínea pequeña con itinerario.	B- Por remuneración, se involucra en el transporte de personas o propiedad, por medio de aeronaves, en	C- Por remuneración, se involucra en el transporte de personas o propiedad, por medio de aeronaves, en
Se requiere que los pilotos comerciales tengan en su posesión personal una licencia de piloto apropiada y vigente cuando:	3	A- Efectuen vuelos remunerados	B- Transporten pasajeros, solamente	C- Actúen como piloto al mando

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Qué de lo siguiente se considera habilitaciones de clase de aeronaves?	3	A- Transporte, normal, utilidad y acrobática	B- Avión, helicóptero, planeador y más ligera que el aire	C- Monomotor terrestre, multimotor terrestre, monomotor acuático, multimotor acuático.
Una licencia Piloto Comercial tiene una fecha especifica de vencimiento?	1	A- Si, se emite por cinco años	B- Sí, se vence al final del mes # 24 después del mes en que fue emitido	C- No, pero los privilegios comerciales expiran si no se hace un chequeo de vuelo satisfactorio cada 12

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Qué privilegios le permite ejercer un certificado médico otorgado a un piloto comercial el 10 de abril de este año?	1	A- Privilegios de piloto comercial hasta el 30 de abril del próximo año.	B- Privilegios de piloto comercial hasta el 10 de abril dentro de dos años.	C- Privilegios de piloto privado hasta, pero no después del 31 de marzo del próximo año.
Cuándo se le requiere al piloto al mando poseer una habilitación de clase y categoría apropiada para la aeronave que se está volando?	3	A- En vuelos solos	B- En exámenes prácticos dados por un examinador o inspector	C- En vuelos transportando a otra persona

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Salvo que se autorice de otra manera, se requiere que el piloto al mando posee una Habilitación de Tipo cuando opera cualquier:	2	A- Aeronave certificada para más de un piloto.	B- Aeronave de más de 12,500 libras de peso máximo de despegue certificado.	C- Aeronave multimotor con un peso bruto mayor de 12,000 lbs.
Qué tiempo de vuelo puede anotarse un piloto como segundo al mando?	2	A- Todo el tiempo de vuelo mientras actúe como segundo al mando en una aeronave configurada para más de	B- Todo el tiempo de vuelo mientras esté calificado y ocupando una estación de tripulante en una aerona	C- Solo aquel tiempo de vuelo durante el cual el segundo al mando es el único manipulador de los contro

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Quién es responsable de determinar si una aeronave está en condiciones para un vuelo seguro?	2	A- Un mecánico habilitado de la aeronave	B- El piloto al mando	C- El dueño u operador
Con ciertas excepciones, el uso de cinturones de seguridad durante los despegues y aterrizajes:	2	A- Es una practica operacional segura, pero no es requerida por regulacion.	B- Cada persona abordo sobre los dos años de edad.	C- solo operaciones comercial pasajeros.
Para empezar un vuelo en un helicóptero bajo VFR, deberá haber combustible suficiente para volar al primer punto de aterrizaje previsto, asumiendo una velocidad de crucero normal, para después volar por lo menos:	1	A- 20 minutos	B- 30 minutos	C- 45 minutos
Si las condiciones meteorológicas son tales que, es requerido designar un aeropuerto alterno en su plan de vuelo IFR, usted debería llevar suficiente combustible para llegar al primer aeropuerto donde se pretende aterrizar, volar desde ese aeropuerto al aeropuerto alterno, y volar despues de eso por	2	A- 30 minutos a una velocidad de crucero lenta	B- 45 minutos a una velocidad de crucero normal	C- 1 hora a una velocidad de crucero normal

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se requiere llevar a bordo equipo de flotación aprobado, en cada aeronave que vaya a efectuar vuelos remunerados sobre agua:	2	A- En aeronaves anfibias más allá de 50 MN de la costa.	B- Más allá de la distancia de planeo sin potencia de la costa.	C- No importa a qué distancia vuele de la costa.
El transporte de pasajeros por contrato por un piloto comercial:	2	A- No está autorizado en la categoría de aeronaves utilidad	B- No está autorizado en la categoría de aeronaves limitado	C- Está autorizado en la categoría de aeronaves restringido
El tiempo maximo acumulado que un transmisor localizador de emergencia puede ser operado antes de que la batería recargable deba ser recargada es:	3	A- 30 minutos	B- 45 minutos	C- 60 minutos

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Mientras se está en vuelo, un helicóptero y un avión están convergiendo a un ángulo de 90 grados, y el helicóptero está ubicado a la derecha del avión. Cuál aeronave tiene el derecho de paso, y por qué?	1	A- El helicóptero, porque está a la derecha del avión	B- El helicóptero, porque los helicópteros tienen el derecho de paso sobre los aviones	C- El avión, porque los aviones tienen el derecho de paso sobre los helicópteros
Dos aeronaves de la misma categoría se aproximan a un aeropuerto con el propósito de aterrizar. La que tiene el derecho de paso es la aeronave:	2	A- A la altitud más alta	B- A la altitud más baja, pero el piloto no debe de aprovecharse de esta regla para adelantar o alcanza	C- Más maniobrable, y esa aeronave podrá, con precaución, adelantar o pasar a la otra aeronave

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje o que el Administrador lo autorice de otra manera, la altitud mínima para un vuelo IFR es:	3	A- 2000 pies sobre todo terreno	B- 3,000 pies sobre el terreno montañoso designado; 2,000 pies sobre otro terreno	C- 2,000 pies sobre el obstáculo más alto sobre terreno montañoso designado; 1,000 pies sobre el obstác
Quién es el principal responsable de mantener a una aeronave en condición aeronavegable?	3	A- El mecánico jefe responsable de la aeronave	B- El piloto al mando u Operador	C- El operador o dueño de la aeronave

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuál afirmación es verdadera en relación a las inspecciones de mantenimiento requeridas?	2	A- Una inspección de 100 horas puede ser sustituida por una inspección anual.	B- Una inspección anual puede ser sustituida por una inspección de 100 horas.	C- Se requiere una inspección anual aunque se haya aprobado un sistema de inspecciones progresivas.
No se debe usar un transpondedor ATC, salvo que haya sido probado e inspeccionado y se haya encontrado que cumple con las regulaciones, dentro de los precedentes:	3	A- 30 días	B- 12 meses calendario	C- 24 meses calendario

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Qué es verdad en relación a las Directivas de Aeronavegabilidad (A.D.)?	2	A- Las Directivas de Aeronavegabilidad tienen caracter informativo y, generalmente, no se acatan inmedi	B- El no cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad le retira la condición aeronavegable a la	C- El cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad es responsabilidad del personal de mantenimie
Un récord nuevo de mantenimiento que se usa para un motor de una aeronave que está siendo reconstruido por el fabricante deberá incluir previamente:	3	A- Las horas de operación del motor	B- Las inspecciones anuales realizadas en el motor	C- Los cambios que son requeridos por las Directivas de Aeronavegabilidad

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El avión A está adelantando al avión B. Cuál avión tiene el derecho de paso?	2	A- Avión A; el piloto debería de alterar el curso hacia la derecha para adelantar	B- Avión B; el piloto debería esperar que lo pasen a la derecha	C- Avión B; el piloto debería esperar que lo pasen a la izquierda
Un avión está adelantando a un helicóptero. Cuál aeronave tiene el derecho de paso?	1	A- Helicóptero; el piloto debe esperar que lo pasen a la derecha	B- Avión; el piloto del avión debe alterar su curso hacia la izquierda para pasar	C- Helicóptero; el piloto debe esperar que lo pasen a la izquierda
Durante una operación nocturna, el piloto de la aeronave # 1 solamente ve la luz verde de la aeronave # 2. Si las aeronaves están convirgiendo, cuál piloto tiene el derecho de paso? El piloto de la aeronave:	3	A- #2; la aeronave # 2 está a la izquierda de la aeronave # 1	B- #2; la aeronave # 2 está a la derecha de la aeronave # 1	C- #1; la aeronave #1 está a la derecha de la aeronave #2

CPL – EXAMEN DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto que vuela un avión monomotor, observa un avión multimotor aproximándose desde la izquierda. Cuál piloto debería de ceder el paso?	1	A- El piloto del avión multimotor debería de ceder el paso; el avión monomotor está a su derecha	B- El piloto del avión monomotor debería de ceder el paso; el otro avión está a la izquierda	C- Cada piloto debería de alterar su curso hacia la derecha
(Refiérase a la Fig. 51). El piloto generalmente llama a control en tierra después de aterrizar, cuando la aeronave está completamente libre de la pista. Esto es cuando la aeronave:	3	A- Pasa el símbolo rojo mostrado en la parte superior de la figura.	B- Está en el lado de la línea punteada del símbolo del medio.	C- Haya pasado el lado de la línea sólida del símbolo del medio