ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto comercial tiene calificaciones de tipo DC-3 y DC-9. Se completa una prueba de vuelo para un certificado piloto de transporte aéreo en un B-727. ¿Qué privilegios piloto se pueden ejercer?	3	ATP - B-727 y DC-3; Comercial - DC-9.	ATP - B-727 solamente; Comercial - DC-9 y DC 3.	ATP - B-727, DC-3, y DC-9.
Los mínimos más bajos del CAT II son	2	DH 100 y RVR 1200.	DH 150 y RVR 1600.	DH 50 y RVR 1200.
Los mínimos autorizados más bajos de ILS asociados con los enfoques CAT II son	2	Altura de decisión (DH) 200 pies y rango visual de pista (RVR) 2,400 pies (con zona de touchdown y iluminación de la línea central, RVR 1,800 pies).	DH 100 pies y RVR 1,200 pies.	No hay dh o DH por debajo de 50 pies y RVR a menos de 700 pies, pero no menos de 150 pies.
En un período consecutivo de 24 horas, ¿cuál es el tiempo máximo, excluyendo la sesión informativa y el desarrollo, que un piloto de transporte aéreo puede instruir a otros pilotos en el servicio de transporte aéreo?	2	6 horas	8 horas.	10 horas.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La instrucción de vuelo de otros pilotos en el servicio de transporte aéreo por un piloto de transporte aéreo está restringido a	3	A-30 horas en cualquier período de 7 consecutivos.	B-7 horas en cualquier período de hora de hora de 24 consecutivos.	C-36 horas en cualquier período de 7 consecutivos.
¿Cuál es una definición del término "tripulación"?	2	A-sólo un piloto, ingeniero de vuelo o navegador de vuelo	B-a una persona asignada para realizar el servicio en un avión	C-Cualquier persona asignada al servicio en una aeronave durante el vuelo, excepto un piloto o ingeniero de vuelo.
Cuando se agrega una calificación de tipo a una licencia de piloto de transporte de línea aérea, la prueba práctica se organiza en un simulador de vuelo aprobado, el solicitante debe:	1	A-Tener un certificado médico vigente de primera clase	B-Tener un certificado médico vigente de segunda clase	C-no es requerido un certificado médico
Un solicitante que está tomando una prueba práctica en un simulador aprobado para que se agregue una calificación de tipo a su licencia piloto comercial, es necesario:	2	A-requerido para tener un certificado médico de primera clase	B-Tener un médico de segunda clase	C-no es requerido un certificado médico

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un solicitante que está programado para una prueba práctica para un certificado piloto de transporte aéreo, en un simulador de vuelo aprobado, es	2	A deberá tener al menos un certificado médico actual de tercera clase.	B-no requerido para tener un certificado médico.	C-requerido para tener un certificado médico de primera clase
Un solicitante que está programado para una prueba práctica para un certificado piloto de transporte aéreo, en un avión, necesita	2	A-A un certificado médico de primera clase.	B-al menos un certificado médico de tercera clase actual.	C-A Certificado médico de segunda clase.
El suministro de combustible de reserva para un vuelo de carga aérea nacional es	2	A-30 minutos más 15 por ciento en el consumo normal de combustible además del combustible requerido para el aeropuerto alternativo.	B-45 minutos en el consumo normal de combustible además del combustible requerido para volar y aterrizar en el aeropuerto alternativo más lejano.	C-45 minutos en el consumo normal de combustible además del combustible requerido para el aeropuerto alternativo
Para un vuelo de la compañía aérea de la bandera que se lanzará a un aeropuerto de una isla para el que no está disponible un aeropuerto alternativo, un avión eléctrico de turbojet debe tener suficiente combustible para volar a ese aeropuerto y posteriormente volar	1	A-al menos 2 horas en el consumo de combustible de crucero normal	B-por 3 horas en el consumo de combustible de crucero normal.	C-Volver al aeropuerto de salida.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al llegar al aeropuerto más lejano, ¿cuál es el requisito de reserva de combustible para un avión de la compañía aérea de la bandera de TurboPropeller?	3	A-90 minutos al sujetar el consumo de combustible de altitud y velocidad o 30 minutos más el 15 por ciento del consumo de combustible de crucero, lo que sea menor.	B-45 minutos a la altitud.	C-30 minutos más el 15 por ciento del tiempo total requerido, o 90 minutos en crucero normal, lo que sea menor.
Se notifica a un titular de un certificado que una persona autorizada específicamente para llevar un arma mortal es a bordo de un avión. Excepto en una emergencia, ¿cuánto tiempo antes de cargar ese vuelo debe ser notificado a la compañía aérea?	2	No se requiere una notificación A, si el titular del certificado Tiene un coordinador de seguridad.	B-un mínimo de 1 hora.	C-A Mínimo de 2 horas
Cuando un pasajero notifica al titular del certificado antes de revisar el equipaje que se encuentra un arma descargada en el equipaje, ¿qué medidas se requiere mediante la regulación con respecto a este equipaje?	2	A-El equipaje puede llevarse a cabo en la parencia de Flightcrew, siempre que el equipaje permanezca bloqueado, y la tecla se le da al comando piloto.	B-El equipaje debe permanecer bloqueado y transportado en un área que sea inaccesible para el pasajero, y solo el pasajero retiene la clave.	C-El equipaje debe permanecer bloqueado y almacenado donde sea inaccesible, y la custodia de la clave permanecerá con un miembro de la tripulación designado.
¿Qué se entiende por "Cockpit estéril"?	2	Los controles de preflujo A todos están completos y la aeronave está lista para comenzar el motor.	B-Crewmembers se abstiene de actividades no esenciales durante las fases críticas de vuelo.	C-trewmembers quedan sentados y se dobla en sus estaciones requeridas.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando una persona bajo la custodia del personal de aplicación de la ley está programada en un vuelo, ¿qué procedimientos se requieren con respecto a la embarque de esta persona y la escolta?	1	A, se abordarán ante todos los demás pasajeros, y se deplicarán después de que todos los demás pasajeros hayan abandonado la aeronave.	B-se abordarán después de todas las demás juntas de pasajeros, y se harán deplanadas antes de que todos los demás pasajeros abandonen la aeronave.	C-se encargarán y saldrán ante los otros pasajeros.
¿Qué se aplica al transporte de una persona bajo la custodia del personal de aplicación de la ley?	2	A-The Air Carrier no está permitido servir bebidas a la persona bajo custodia o a la acompañante de la aplicación de la ley.	B-No más de una persona considerada en la categoría de riesgo máxima puede llevarse a cabo en un vuelo, y esa persona debe tener al menos dos escorts de aplicación de la ley armada.	C-La persona bajo custodia debe estar sentada entre la escolta y el pasillo.
¿Qué anuncio debe hacerse si el signo del cinturón de seguridad se apagará durante el vuelo?	2	A-claramente explica la ubicación de los extintores de incendios y las salidas de emergencia.	B-Passenger debe mantener sus cinturones de seguridad sujetados mientras están sentados.	Los pasajeros C son libres de dejar sus asientos una vez que el signo del cinturón de seguridad está apagado.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se dará una reunión informativa de pasajeros de un miembro de la tripulación, instruyendo a los pasajeros sobre la necesidad de usar el oxígeno en caso de depresurización de la cabina, antes de los vuelos realizados anteriormente.	3	A-FL200.	B-FL240	C-FL250.
¿Cuándo dos personas comparten un cinturón de seguridad aprobado en un asiento de salón?	2	A-Cuando uno es un adulto y uno es un niño menor de 3 años.	B-solo durante el vuelo en ruta.	C-Durante todas las operaciones, excepto la parte de despegue y aterrizaje de un vuelo.
Si una persona intoxicada crea una perturbación a bordo de una aeronave de la compañía aérea, el titular del certificado debe presentar un informe, con respecto al incidente, al administrador dentro de	2	A-7 dias	B-5 días	C-48 horas
Al llevar a cabo un pasajero a bordo de un avión de carga, ¿cuál de los siguientes se aplica?	2	A-El pasajero debe tener acceso a un asiento en el compartimiento piloto.	B-The Pilot-In-Command puede autorizar al pasajero a ser admitido en el compartimiento de la tripulación.	Se debe proporcionar oxígeno tipo C-tipo C para el pasajero.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué requisito debe cumplirse con respecto a la carga que se lleva a cabo en cualquier parte del compartimiento de pasajeros de un avión de transporte aéreo?	2	A-El contenedor en el que se transporta la carga no se puede instalar en una posición que restringe el acceso o el uso de, cualquier salida.	B-El contenedor en el que se transporta la carga puede no instalarse en una posición que restringe el acceso o el uso de, cualquier pasillo en el compartimiento de pasajeros.	C-El contenedor o contenedor en el que se realiza la carga debe estar hecha de material, lo que es al menos resistente al flash.
¿Qué restricción se aplica a un cubo de carga en un compartimento pasajero? Deposito	2	A-puede tener una parte superior abierta si se coloca frente a los pasajeros y la carga está asegurada por una red de carga.	B-Debe soportar el factor de carga requerido de los asientos de pasajeros, multiplicado por 1.15, utilizando el peso combinado del contenedor y el peso máximo de la carga que se puede transportar en el contenedor.	C-debe construirse de material retardante de llama y completamente cerrado.
¿Cuándo puede solicitar un informe detallado en una emergencia aunque no se haya violado una regla?	1	A-Cuando se ha dado la prioridad.	B-en cualquier momento se produce una emergencia.	C-Cuando se produce la emergencia en el espacio aéreo controlado.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué requisito se aplica al equipo de emergencia (extintores de incendios, megáfonos, kits de primeros auxilios y eje de bloqueo) instalados en un avión de transporte aéreo?	3	A-Todos los equipos de emergencia, deben ser fácilmente accesibles para los pasajeros.	El equipo de emergencia B no se puede ubicar en un compartimento o área donde no se ve inmediatamente visible para un asistente de vuelo en el compartimiento del pasajero.	El equipo de emergencia C debe estar claramente identificado y claramente marcado para indicar su método de operación.
¿Dónde debe ubicarse el megáfono portátil con batería, si se requiere uno en un avión que transporta pasajeros?	3	A-la ubicación más adelante en la cabina de pasajeros	B-en la cabina cerca de la salida de emergencia sobre el ala	C-La ubicación más trasera en la cabina de pasajeros.
¿Cuántos mega-teléfonos portátiles portátiles se requieren en un avión de transporte aéreo con una capacidad de asientos de 100 pasajeros en un segmento de viaje cuando se llevan a cabo 45 pasajeros?	1	Un dos; uno en el extremo delantero, y el otro en la ubicación más trasera en la cabina de pasajeros.	B-dos; uno en el más trasero y otro en el centro de la cabina de pasajeros.	C-dos; uno ubicado cerca o accesible al vuelo, y se encuentra cerca del centro de la cabina de pasajeros
¿Cuántos mega-teléfonos portátiles portátiles se requieren en un avión de transporte aéreo con una capacidad de asientos de 150 pasajeros en un segmento de viaje cuando se llevan a 75 pasajeros?	3	Un dos; Uno ubicado cerca o accesible al vuelo, y se encuentra cerca del centro de la cabina de pasajeros.	B-dos; uno en el más trasero y otro en el centro de la cabina de pasajeros.	C-dos; uno en el extremo delantero, y el otro en la ubicación más trasera de la cabina de pasajeros.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las luces de emergencia en un avión que transportan pasajeros deben estar armadas o activadas durante	2	Un rodaje, despegue, crucero y aterrizaje.	B-taxi, despegue y aterrizaje.	C-Despegue, crucero y aterrizaje.
Si se requiere un plano de tierra que lleva a un pasajero que tenga un sistema de deslizamiento de escape automático, ¿cuándo debe estar armado este sistema?	1	A-para taxi, despegue y aterrizaje.	B-solo para despegue y aterrizaje.	C-durante el taxi, despegue, aterrizando y después de abandonar
Si hay una salida de emergencia requerida ubicada en el compartimiento de Flightcrew, la puerta que separa el compartimiento de la cabina de pasajeros debe ser	3	A-desbloqueado durante el despegue y el aterrizaje.	B-Blocked en todo momento, excepto durante cualquier emergencia declarada por el piloto al mando.	C-se abre durante el despegue y el aterrizaje.
¿Se requiere un sistema de interfono de miembro de la tripulación en qué aeroplano?	3	A-un gran avión.	Avión B-A Turbojet	C-Un avión con más de 19 asientos de pasajeros.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un avión de transporte aéreo debe tener un sistema de direcciones públicas operativo si	2	A-tiene una capacidad de asientos de 19 pasajeros.	B-tiene una capacidad de asientos para más de 19 Pasajeros.	C pesa más de 12,500 libras.
Cada miembro de la tripulación habrá disponible fácilmente para uso individual en cada vuelo un	3	A-Clave de la puerta de la cubierta de vuelo.	Manual del titular del certificado B.	C-Linterna en buen estado de funcionamiento
¿Cuánto oxígeno suplementario para el descenso de emergencia debe llevar un avión de transporte aéreo a la turbina a la turbina a presión para cada miembro de la tripulación de vuelo en el servicio de la cubierta de vuelo cuando se opera en las altitudes de vuelo por encima de 10,000 pies?	1	A-A un mínimo de 2 horas de suministro.	B-suficiente para la duración del vuelo por encima de 8,000 pies de altitud de presión de cabina.	C-suficiente para la duración del vuelo a una altitud de vuelo de 10,000 pies, no exceder de 1 hora y 50 minutos.
Cada tripulación de vuelo de la cubierta aérea en la plataforma de vuelo, debe estar provista de una máscara de oxígeno que se pueda colocar rápidamente en su cara cuando se opera en las altitudes de vuelo	3	A-de FL260.	B-of FL250	C-sobre FL250.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un viaje de tripulación de vuelo debe ser capaz de donar y usar una máscara de oxígeno rápida dentro de	1	A-5 segundos	B-10 segundos.	C-15 segundos.
Si el piloto de un avión de la compañía aérea deja la estación de destino mientras volaba en FL410, el otro piloto	3	A-y el ingeniero de vuelo se pondrán en sus máscaras de oxígeno y respiraron oxígeno.	B-se colocará en la máscara de oxígeno y respiraron oxígeno.	C-debe tener una máscara de oxígeno de tipo rápido disponible.
Si un avión presurizado, alimentado por motor de turbina, no está equipado con máscaras de oxígeno rápido, ¿cuál es la altitud máxima de vuelo autorizada sin un piloto que use y use una máscara de oxígeno?	3	A-FL200.	B-FL300.	C-FL250.
¿Cuál es el nivel de vuelo más alto que se pueden realizar operaciones sin el piloto en los controles que llevan y usan una máscara de oxígeno, mientras que el otro piloto está lejos de la estación de destino?	1	A- FL410.	B-FL250	C-sobre FL410.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el requisito de suministro de oxígeno de pasajeros para un vuelo, en un avión con turbina, con una altitud de presión de cabina en exceso de 15,000 pies? Suficiente oxígeno para	1	A-cada pasajeros para todo el vuelo por encima de 15,000 pies de cabina de altitud.	B-30 por ciento de los pasajeros.	C-10 por ciento de los pasajeros durante 30 minutos.
Para los vuelos por encima de los cuales la altitud de la cabina debe proporcionar oxígeno para todos los pasajeros durante todo el vuelo en esas altitudes?	1	A-15,000 pies.	B-16,000 pies	C-14,000 pies.
Para un vuelo de 2 horas en un avión alejado de motor alternativo a una altitud de presión de la cabina de 12,000 pies, ¿cuánto se debe proporcionar oxígeno suplementario para el sustento? Suficiente oxígeno para	1	A-30 minutos para el 10 por ciento de los pasajeros.	B-10 por ciento de los pasajeros durante 1,5 horas.	C-Cada pasajero durante 30 minutos.
Los requisitos suplementarios de oxígeno para los pasajeros cuando se opera un vuelo en FL250, depende de la capacidad del avión para obtener un descenso de emergencia a una altitud de vuelo de	2	A-10,000 pies en 4 minutos.	B-14,000 pies en 4 minutos.	C-12,000 pies a 4 minutos o a una velocidad mínima de 2.500 pies / min, lo que sea más rápido.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el número mínimo de unidades aceptables de dispensación de oxígeno para el tratamiento de primeros auxilios de los ocurrentes que podrían requerir oxígeno sin diluir por razones fisiológicas?	1	Un dos.	B- cuatro.	C-Tres.
¿Qué equipo de emergencia se requiere para un vuelo de la compañía aérea de bandera entre John F. Kennedy International Airport y Londres, Inglaterra?	2	A-A Life Life Equipe con una luz de localización de supervivientes aprobada u otro dispositivo de flotación para la capacidad de asiento completo del avión.	B-Un kit de supervivencia adecuadamente equipado adjunto a cada árbol de vida requerido.	C-A Transmisor de localización de emergencia de supervivencia autocompensiva, resistente al agua, de manera portátil para cada árbol de vida requerido.
¿Cuál es un requisito para el uso de vuelos de máscaras de oxígeno en un avión de cabina presurizado?	2	A, ambos pilotos en los controles utilizarán máscaras de oxígeno por encima de FL350.	B-en altitudes por encima de 25,000 pies MSL, si un piloto abandona la estación de trabajo piloto, el piloto restante en los controles deberá usar una máscara de oxígeno.	C-en altitudes por encima de FL250, uno de los dos pilotos en los controles deberá usar una máscara de oxígeno continuamente.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es un requisito para el uso piloto del oxígeno en un avión presurizado?	1	A-El piloto en los controles usará oxígeno continuamente en cualquier momento, la altitud de la presión de la cabina es más de 12,000 pies MSL.	B-A FL250 y superior, cada piloto tendrá una máscara de oxígeno de roción rápida aprobada.	C-en FL250 y superior, el piloto en los controles debe tener una máscara de oxígeno aprobada en cualquier momento en que el otro piloto esté lejos de la estación de destino.
Las dos estaciones piloto de una aeronave presurizada están equipadas con máscaras de oxígeno de roción rápida aprobadas. ¿Cuál es la altitud máxima autorizada si un piloto no usa una máscara de oxígeno y respira oxígeno?	2	A-41,000 pies MSL.	B-35,000 pies MSL.	C-25,000 pies MSL.
En altitudes por encima de 10,000 pies a 12,000 pies MSL, cada piloto de un avión no presurizado debe usar oxígeno suplementario para esa parte del vuelo que tiene una duración de más de lo que	2	A-20 minutos.	B-30 minutos.	C-45 minutos.
Un avión presurizado que se está operando en FL330 puede descender de manera segura a 15,000 pies MSL en 3.5 minutos. ¿Qué suministro de oxígeno debe llevarse a cabo para todos los ocupantes que no sean los pilotos?	3	A-60 minutos.	B-45 minutos.	C-30 minutos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿En qué altitud, en un avión sin presión, deben todos los pasajeros suministrarse oxígeno?	3	A-Sobre 12,000 pies MSL	B-por encima de 14,000 pies MSL.	C-superiores a 15,000 pies MSL.
. ¿Entre qué altitudes deben estar disponibles oxígeno a al menos el 10 por ciento de los ocupantes, en un avión impresorrido, aparte de los pilotos?	2	A por encima de 12,000 pies a través de 16,000 pies MSL, durante cualquier período de tiempo.	B-por encima de 10,000 pies a 15,000 pies MSL, si el vuelo en esas altitudes es de más de 30 minutos de duración.	C-10,000 pies a 15,000 pies MSL, si el vuelo en esas altitudes es de más de 30 minutos de duración.
Los requisitos de oxígeno para los ocupantes de un avión presurizado operados en altitudes anteriores FL250 dependen de la capacidad del avión para descender de manera segura a una altitud de	3	A-10,000 pies MSL en 4 minutos.	B-12,000 pies MSL a una tasa mínima de 2,500 pies / min.	C-15,000 pies MSL en 4 minutos.
Por encima de lo que el nivel de altitud / vuelo debe al menos uno de los dos pilotos, a los controles de una aeronave presurizada (con máscaras de donación rápida) use una máscara de oxígeno cerrada y sellada.	2	A-FL300.	B-FL350.	C-FL250.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es un requisito piloto para el oxígeno?	3	A-cada piloto de una aeronave presurizada que opera en FL180 y superior deberán tener una máscara de oxígeno de tipo rápido aprobado.	Las aeronaves presurizadas B-On que requieren un giro de vuelo de dos pilotos, ambos usarán continuamente máscaras de oxígeno siempre que la altitud de la presión de la cabina exceda los 12,000 pies MSL.	Aviones sin presión C-On, volando por encima de 12,000 pies MSL, los pilotos usarán oxígeno continuamente.
¿Qué requisito se aplica cuando el oxígeno se almacena en forma líquida?	3	No se permite fumar a menos de 50 pies de oxígeno líquido almacenado.	El oxígeno B-Lquefied es un material peligroso y debe mantenerse en una instalación de almacenamiento aislada.	C-El equipo utilizado para almacenar el oxígeno líquido debe cubrirse en el programa de mantenimiento aprobado del titular del certificado.
¿Cuál es una condición que debe cumplirse cuando una persona se administra oxígeno médico en vuelo?	2	A-La distancia entre una persona que usa el oxígeno médico y cualquier unidad eléctrica no debe ser inferior a 5 pies.	B-A persona que usa equipo de oxígeno debe estar sentado para evitar restringir el acceso o el uso de, cualquier salida requerida.	C-A que se está administrando oxígeno administrado debe ser monitoreado por equipo que muestre y registre pulso y respiración.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es un requisito con respecto al carro y la operación de equipos de oxígeno para uso médico por parte de los pasajeros?	1	A, ninguna persona puede fumar a menos de 10 pies de almacenamiento de oxígeno y equipo de dispensación.	B-Cuando se usa el equipo de oxígeno para el tratamiento médico de un paciente, se renuncian a las reglas relacionadas con el acceso a la salida de emergencia.	C-Ninguna persona puede conectar botellas de oxígeno o cualquier otro equipo auxiliar hasta que todos los pasajeros estén a bordo de la aeronave y se sientan.
Una aeronave no presurizada con 20 ocupantes que no sean los pilotos que cruzarán a 14,000 pies MSL durante 25 minutos. ¿Por cuántos, si alguno, de estos ocupantes debe haber un suministro de oxígeno?	3	Un cinco	B- dos	C-ninguno.
¿Cuáles son los requisitos de oxígeno para los pasajeros si funcionan a 14,000 pies?	3	A-30 minutos por cada pasajero.	B-Disponible para el 10% de los ocupantes.	C-disponible para el 10% de los ocupantes que no sean los pilotos.
¿Qué medidas es necesaria cuando se produce una pérdida parcial de la capacidad de los receptor de ILS mientras se opera en el espacio aéreo con control bajo la IFR?	3	A-continúe como borrado y presente un informe escrito al administrador si se solicita.	B-Si la aeronave está equipada con otras radios adecuadas para ejecutar un enfoque de instrumentos, no es necesaria ninguna otra acción.	C-Reporte el mal funcionamiento inmediatamente a ATC.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué medidas se deben tomar si una de las dos radios VHF fallan mientras IFR en el espacio aéreo controlado?	1	A-Notificar ATC inmediatamente.	B-squawk 7600.	C-monitoree el receptor VOR.
Mientras volaba IFR en el espacio aéreo controlado, si uno de los dos receptores VOR falla, ¿qué curso de acción debe seguir el piloto a pedido?	1	Se requiere una llamada A, si uno de los dos receptores VOR está funcionando correctamente.	B-aconsejaron ATC inmediatamente.	C-Notificar al despachador a través de la frecuencia de la empresa.
Mientras volaba en el espacio aéreo controlado bajo IFR, el ADF falla. ¿Qué acción se requiere?	3	A-Desciende a continuación el espacio aéreo de la clase.	Reconseje el envío a través de la frecuencia de la empresa	C-Notificar ATC inmediatamente.
¿Qué presión se define como la presión de la estación?	2	Ajuste de un altímetro.	Presión real de B en la elevación del campo.	Presión barométrica de la estación C reducida al nivel del mar.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué se corrige la altitud (altitud verdadera aproximada)?	2	A-Presión de altitud corregida para el error del instrumento.	Altitud indicada B corregida para la temperatura. Variación de la norma.	La altitud de la densidad C corregida para la variación de la temperatura de la norma.
Al configurar el altímetro, los pilotos deben ignorar	1	A-Efectos de las temperaturas atmosféricas no estándar. y presiones.	B-Correcciones para sistemas de presión estática.	C-Correcciones para el error del instrumento.
Si la temperatura ambiente es más fría que la norma en FL310, ¿cuál es la relación entre la verdadera altitud y la altitud de presión?	2	A-son los mismos, 31,000 pies.	La altitud de B-True es inferior a 31,000 pies.	La altitud de presión C es menor que la verdadera altitud.
Cuando la temperatura es de -20 ° C a 15,000 pies indicados, usted sabe que	2	A-Altimeters compensan automáticamente las variaciones de temperatura.	B-El altímetro indica más alto que la verdadera altitud.	C-El altímetro está indicando una altitud más baja que la verdadera.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si la temperatura ambiente es más cálida que Stan-Dard en FL350, ¿cuál es la altitud de densidad en comparación con la altitud de presión?	2	A-inferior a la altitud de presión.	B-más alto que la altitud de presión.	C-imposible determinar sin información sobre posibles capas de inversión en altitudes más bajas.
Dado Altitud de presión ..... 1,000 pies Temperatura del aire verdadera ..... 10 ° C A partir de las condiciones dadas, la altitud de densidad aproximada es	2	A-1,000 pies MSL	B-650 pies MSL	C-450 pies MSL
En la ruta en FL270, el altímetro está configurado correctamente. En el descenso, un piloto no logra establecer la configuración local del altímetro de 30.57. Si la elevación del campo es de 650 pies, y el altímetro está funcionando correctamente, ¿qué indicará al aterrizar?	3	A-585 pies.	B-1,300 pies.	Nivel del mar c
Durante un descenso de ruta en una configuración de actitud de empuje fija y de paso fijo, tanto la entrada de aire de RAM como el orificio de drenaje del sistema PITOT se bloquean completamente por el hielo. ¿Qué indicación de velocidad aérea se puede esperar?	2	A-Aumento en la velocidad del aire indicada.	B-disminución en la velocidad del aire indicada.	La velocidad del aire indicada por C que permanece en el valor antes de la formación de hielo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué puede esperar un piloto si el sistema de aire de RAM de RAM de PITOT está bloqueado por hielo?	1	A-El indicador de velocidad aéreo puede actuar como un altímetro.	B-The Airspeed Indicator mostrará una disminución con un aumento en la altitud	C-sin que se producirá un cambio de indicador de velocidad aéreo durante las escaladas o los descensos.
Si la entrada de aire de RAM y el orificio de drenaje del sistema PITOT están bloqueados por ICE, ¿qué se puede esperar la indicación de la velocidad aérea?	1	A-No Variación de la velocidad del aire indicada en vuelo de nivel Si se realizan grandes cambios de energía.	B-Disminución de la velocidad del aire indicada durante una escalada.	C-constante indicó la velocidad del aire durante un descenso.
¿Cómo reaccionará el indicador de la velocidad del aire si la entrada de aire de la RAM a la cabeza del pitot está bloqueada por hielo, pero el orificio de drenaje y el puerto estático no lo son?	1	A-indicación caerá a cero.	La indicación B aumentará a la parte superior de la escala.	La indicación C permanecerá constante, pero aumentará en una escalada.
Durante un ascenso de velocidad constante en IMC, por encima del nivel de congelación, se nota que tanto la velocidad del aire como la altitud están aumentando. Esto indica el	3	A-Aircraft está en una actitud inusual.	Los instrumentos B-giroscópicos han fallado.	El sistema C-Pitot-estático tiene mal funcionamiento.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la figura que se muestra a continuación). Ve la indicación en la figura en su PFD, pero su indicador de espera lee 120 nudos y la alimentación se establece para un crucero de 120 nudos en vuelo de nivel. Tú decides el	1	El tubo de pitot se puede conectar con hielo o un error	El indicador B-Standby está defectuoso porque no hay 'X' rojo en la pantalla de la cinta de velocidad.	C-Airspeed significa la actitud es incorrecta.
Las cubiertas de vuelo automatizadas o cabinas permiten:	2	A mejorar las habilidades básicas del vuelo piloto.	B-Disminuir la carga de trabajo en las áreas terminales.	C-a menudo crea errores piloto mucho más grandes que Cabinas tradicionales.
Al volar un avión con pantallas de vuelo electrónico (EFD), aumenta el riesgo.	3	A-Si el piloto espera que la electrónica mejore la seguridad de vuelo y elimine el error piloto.	B-Cuando el piloto espera que el equipo funcione mal en ocasiones.	C-Si el piloto cree que la EFD compensará la falta de habilidad y conocimiento.
La automatización se ha encontrado para	2	A-CREA CREA LAS AUMENTAS DE TRABAJOS EN LAS ÁREAS DE TERMINALES.	B-Mejore las habilidades de conciencia de la Situacion de la tripulación	C-sustituto por la falta de experiencia de aviación.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando un piloto cree que las aviones avanzadas permiten a las operaciones más cercanas a los límites personales o ambientales,	2	Se logra una mayor utilización de la aeronave.	El riesgo B aumenta.	El riesgo de C se reduce.
La automatización en avión ha demostrado ser probada.	1	A-para presentar nuevos peligros en sus limitaciones.	B-que la automatización es básicamente impecable.	C-eficaz para prevenir accidentes.
Se enciendan las cargas de trabajo asociadas con la instrumentación de vuelo de vidrio (digital)	3	A-son útiles en la disminución de la fatiga de caucho.	B-han demostrado aumentar la seguridad en las operaciones.	C-puede llevar a la complacencia por el trow.
Los humanos son característicamente	3	A disposición para apreciar la carga de trabajo impuesta por la automatización.	B-dispuesto para esperar que la automatización falle a menudo.	Monitores de pobres C de sistemas automatizados.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La dependencia de la automatización puede traducirse a	3	Una disminución de la carga de trabajo de la cabina.	B-Aumento de la conciencia de errores	C-Falta de habilidades manuales de manejo.
El riesgo se incrementa cuando los miembros de Flightcrew	1	A-FALLO DE MONITAR SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AUTOMÁTICADOS.	B-asignar tiempo para verificar el rendimiento esperado de Sistemas automatizados.	C-Pregunta el desempeño de los deberes de cada uno.
La información obtenida de los datos de vuelo y las grabadoras de voz de la cabina se utilizarán solo para determinar	3	A-WHO fue responsable de cualquier accidente o incidente.	B-evidencia de uso en la penalización civil o en la acción del certificado.	C posibles causas de accidentes o incidentes.
¿Para qué PROPÓSITO PUEDE NO SE UTILIZAR REGISTRADOR DE RECORTADORES DE VOLOCITUD DE CARBETA PUEDE LOS REGISTROS DE VUELO?	2	A-Determinación de las causas de accidentes y ocurrencias bajo investigación por parte de la NTSB.	B-Determinación de cualquier acción de certificado, o penalización civil, derivada de un accidente u ocurrencia.	Los procedimientos de identificación de C que pueden haber sido propicios para cualquier accidente, o ocurrencia, lo que resulta en la investigación bajo la Parte 830 de NTSB.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuánto tiempo dura la grabadora de voz de la cabina y los datos de la grabadora de vuelo, en caso de un accidente o ocurrencia que resulta en terminar el vuelo?	1	A-60 días.	B-90 días.	C-30 días.
Cada piloto que se desvía de un aclaramiento de ATC en respuesta a un TCAS II, se espera que la resolución de resolución (AR)	3	A-Mantener el curso y la altitud resultantes de la desviación, ya que ATC tiene contacto de radar.	Solicitud de B-Solicitud ATC para la desviación.	C-Notificar a la ATC de la desviación tan pronto como practicable.
TCAS que proporciona	2	Avismos de tráfico y resolución.	ADVERTENCIA DE PROXIMIDAD B.	Maniobras recomendadas por C para evitar el tráfico en conflicto.
TCAS II proporciona	1	Avismos de tráfico y resolución.	ADVERTENCIA DE PROXIMIDAD B.	C-maniobras en todas las direcciones para evitar el tráfico conflictivo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cada piloto que se desvía de una autorización de ATC en respuesta a un asesor de TCA se espera que notifique a ATC y	3	A-Mantener el curso y la altitud resultantes de la desviación, ya que ATC tiene contacto de radar.	B-Solicite un nuevo espacio libre ATC.	C-vuelve de manera expedida a la autorización ATC vigente antes del asesoramiento, después de que se resuelva el conflicto.
Si un radar aerotransportado de un avión aéreo es inoperante y se pronostican tormentas eléctricas a lo largo de la ruta de vuelo propuesta, un avión puede ser enviado solamente	3	A-Cuando sea capaz de escalar y descender VFR y Mantener VFR / OT en ruta.	Condiciones VFR B-IN	Condiciones VFR C-IN DAY.
El radar aerotransportado de un avión de avión debe estar en condiciones de operación satisfactorias antes del envío, si el vuelo será	1	A-realizado en condiciones de VFR en la noche con tormentas eléctricas dispersas reportadas en ruta.	Pasajeros portadores de B, pero no si es "toda la carga".	IFR conducido por C, y ATC es capaz de radar El vuelo de las zonas de clima.
¿Qué medidas deben tomarse mediante el control piloto de un avión de categoría de transporte si el radar del tiempo en el aire se convierte en ruta inoperante en un vuelo de IFR para el cual los informes meteorológicos indican posibles tormentas eléctricas?	2	Vectores de radar a solicitud de ATC al aeropuerto y la tierra adecuados más cercanos.	B-proceden de acuerdo con las instrucciones y procedimientos aprobados especificados en el manual de operaciones para un evento de este tipo.	C-Vuelva al aeropuerto de salida si las tormentas eléctricas no se han encontrado, y hay suficiente combustible restante.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué aeroplanos deben estar equipados con un sistema de alerta de desviación de la desviación de la pendiente de la pendiente de la pendiente de la pendiente de la pendiente?	1	A-Todos los aviones eléctricos de la turbina.	Aviones de turbina con transporte de pasajeros B solo.	Sólo los aviones C-Turbine Powered solamente.
Información registrada durante el funcionamiento normal de una grabadora de voz de cabina en un avión a presión grande con cuatro motores recíprocos	1	A, todos se pueden borrar o eliminar de otra manera, excepto los últimos 30 minutos.	B-se pueden borrar o borrar, excepto los últimos 30 minutos antes del aterrizaje.	C-puede ser borrado, ya que la grabadora de voz no se requiere en una aeronave con motores recíprocos.
¿Qué regla se aplica al uso de la característica de borrado de la grabadora de voz de la cabina?	2	Se puede borrar toda la información registrada, excepto en los últimos 30 minutos antes del aterrizaje.	B-Cualquier información de más de 30 minutos puede ser borrada.	C-Toda la información registrada puede ser borrada, a menos que la NTSB tenga que ser notificada de una ocurrencia.
Una grabadora de voz de la cabina debe ser operada	1	A-desde el inicio del motor de inicio antes de que Lista de verificación para completar la lista de verificación final al finalizar el vuelo	B, desde el inicio de la lista de verificación de motor de inicio antes de la finalización de la lista de verificación antes del cierre del motor.	C-al comenzar a tomar un taxi para despegue a la lista de verificación de cierre del motor después de la terminación del vuelo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Con el fin de probar el sistema de grabadora de vuelo,	2	A-A Un mínimo de 1 hora de los datos registrados más antiguos debe ser borrada para obtener una prueba válida.	B-A un total de 1 hora de los datos registrados más antiguos acumulados en el momento de las pruebas pueden ser borrados.	C-A un total de no más de 1 hora de datos registrados pueden ser borrados.
ATC le pide que siga el B737 3 NM por delante de usted en el camino del enfoque. ATC es responsable de garantizar	2	Evitación de turbulencia a-sake.	Sólo separación de tráfico B solamente.	Evitación de cizallamiento de viento C.
¿A quién debe ser capaz de comunicarse la tripulación de un avión doméstico o de bandera aérea con las condiciones normales, a lo largo de toda la ruta (en cualquier dirección) de vuelo?	3	A-Arinc.	B-cualquier FSS.	Oficina de despacho correspondiente.
¿Cuándo deben operarse los transpondedores en el suelo mientras se lleva a cabo?	3	A-solo cuando ATC solicita específicamente que el transpondedor se active.	B-En cualquier momento, el aeropuerto está funcionando bajo la IFR.	C: todo el tiempo en un aeropuerto con ASDE-X.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si observa que ATC es inusualmente silencioso y se ilumina una de sus luces de transmisión VHF, entonces debe sospechar	2	A-su receptor VHF no está operativo.	B-Su transmisor VHF está conectado y probablemente tenga un micrófono atascado.	C-La radio está realizando una función de autoprueba.
Al rodar en un aeropuerto con ASDE-X, debe	2	A-OPERATE el transpondedor solo cuando el aeropuerto está bajo la IFR o por la noche durante su taxi.	B-Opere el transpondedor con la altitud que informa todo el tiempo durante el rodaje.	C-esté listo para activar el transpondedor en la solicitud ATC mientras impugna.
¿Cuál sería la identificación cuando un Vortac está experimentando mantenimiento de rutina y se considera poco confiable?	3	Se envía una señal de prueba A-A, "PRUEBA".	El identificador B está precedido por "M" y aparecerá una bandera de "OFF" intermitente.	C-El identificador se eliminaría.
¿Qué indicación se puede recibir cuando un VOR está experimentando mantenimiento y se considera poco confiable?	1	Identificación codificada en T-E-S-T.	El identificador B está precedido por "M" y podría aparecer una bandera de "OFF" intermitente.	C-Una grabación automática de voz que indica que el VOR está fuera de servicio para el mantenimiento.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la variación máxima permitida entre los dos indicadores de cojinetes en un sistema de doble vor al verificar uno contra el otro?	1	A-4 ° en el suelo y en vuelo.	B-6 ° en el suelo y en vuelo.	C-6 ° en vuelo y 4 ° en el suelo.
Durante un chequeo de votación del equipo VOR, el indicador de desviación del curso se centra en 356 ° con la lectura para / desde la lectura. Este equipo vor puede	2	A-se use si se ingresa 4 ° en una tarjeta de corrección y Resta de todos los cursos vor.	B-se utilizará durante los vuelos de IFR, ya que el error está dentro de los límites.	C-no se puede utilizar durante los vuelos de IFR, ya que a / Desde debe leer.
Si se usa un punto de control en el aire para verificar el sistema VOR para las operaciones de la IFR, el error máximo de cojinete permisible es	1	A-plus o menos 6 °	B-más 6 ° o menos 4 °.	C-Plus o menos 4 °.
¿Qué entrada será grabada por la persona que realizó una comprobación operativa vor?	3	A-Frecuencia, radial y facilidad utilizada, y rodamiento. error.	Horas de vuelo B y número de días desde la última verificación, y error de cojinete.	C-Fecha, lugar, error de cojinete y firma.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué registro será realizado por el piloto que desempeñará un cheque operativo vor?	2	A-la fecha, frecuencia de Vor o Vot, número de horas voladas desde la última verificación y firma en el registro de aeronaves	B-la fecha, el lugar, el error de cojinete y la firma en el registro de aeronaves u otros registros.	C-la fecha, aprobación o desaprobación, lectura de TACH y firma en el registro de aeronaves u otro registro permanente.
¿Qué controles e inspecciones de instrumentos de vuelo o sistemas de instrumentos deben realizarse antes de que se pueda volar un avión debajo de la IFR?	1	A-VOR dentro de los 30 días y sistemas de altímetro y transpondedor dentro de los 24 meses calendario.	Prueba B-ELT dentro de los 30 días, sistemas de altímetro dentro de los 12 meses calendario y el transpondedor dentro de los 24 meses calendario.	Indicador C-Airspeed dentro de 24 meses calendario, sistema de altímetro dentro de 24 meses calendario y transpondedor dentro de los 12 meses calendario.
¿Cuándo se requiere DME o RNAV adecuado para un vuelo de instrumentos?	1	A-AT o superior a 24,000 pies MSL si se requiere un equipo de navegación VOR.	Áreas de servicio de radar terminal B-in.	C-superiores a 12,500 pies MSL.
¿Qué indicaciones DME deberían observar un piloto cuando directamente sobre un sitio VORTAC a 12,000 pies?	2	A-0 DME Miles.	B-2 dme millas.	C-2.3 DME MILAS.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Dónde tiene el indicador DME el error de gran cantidad entre la distancia a tierra y se muestra a la distancia de Vortac?	1	Altitudes a-altas cerca del Vortac.	Altitudes b bajas cerca del Vortac.	C-baja altitudes lejos del Vortac.
Cuando se opera un vuelo de la compañía aérea bajo la parte superior de la IFR o sobre la parte superior de "Victor Airways", ¿qué equipo de navegación debe instalarse en duplicado?	1	A vor.	B-ADF.	C-vor y DME.
Una compañía aérea opera un vuelo en las condiciones de VFR sobre los principales. ¿Qué equipo de navegación por radio debe ser una instalación dual?	1	A vor	B-vor e ILS.	C-vor y DME.
Una compañía aérea opera un vuelo en VFR sobre las mejores condiciones donde el pilotaje no se utiliza. ¿Qué equipo de navegación de radio se requiere?	2	A-Single Vor y DME instalados	Sistemas de navegación independientes aprobados por B-DUAL	C-Dual Vor, ILS's y DME.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si un avión de transporte aéreo está volando IFR utilizando un solo receptor de navegación ADF y el equipo de ADF falla, el vuelo debe poder	1	A-proceda a salvo a un aeropuerto adecuado con Vor SIDA y complete un enfoque de instrumentos mediante el uso del sistema de radio del avión restante.	B-continúe hasta el aeropuerto de destino mediante la navegación de cálculo muerto.	C-proceda a un aeropuerto adecuado con Vor SIDA, complete un enfoque de instrumentos y la tierra.
Cuando un piloto planea un vuelo usando NDB NavAGAIDS, ¿qué regla se aplica?	1	A-El avión debe tener suficiente combustible para proceder, mediante otro sistema de navegación independiente, a un aeropuerto adecuado y completar un enfoque de instrumentos mediante el uso del sistema de radio del avión restante.	B-El piloto debe poder regresar al aeropuerto de salida utilizando otras radios de navegación en cualquier lugar a lo largo de la ruta con el 150% de los homosexuales de pronóstico.	C-El avión debe tener suficiente combustible para proceder, por medio de Vor NavAGAIDS, a un aeropuerto adecuado y aterrizar en cualquier lugar a lo largo de la ruta con el 150% de los vientos en contra.
¿Cuándo debe estar equipado un sistema AirPlane de la compañía aérea?	2	Espacio aéreo A-In Class E para todos los IFR o VFR en las principales operaciones.	B-Siempre que se requiera el equipo de navegación VOR.	C-para vuelos en o por encima de FL180.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Mientras se encuentra en un vuelo IFR en el espacio aéreo controlado, ¿el fallo de qué unidad precipitará un informe inmediato a ATC?	3	Un motor a-one, en un avión multidencidental.	Radar B-Airborne.	C-DME.
(Consulte la figura que se muestra a la derecha). El mapa en movimiento a continuación refleja una pérdida de	1	Información de posición A.	B-the AHRS.	C-el ADC.
Consulte las Figuras 142 y 143.) ¿A qué posición de la aeronave le corresponden la presentación HSI "D"?	3	A-4.	B-15.	C - 17.
(Consulte las Figuras 142 y 143). ¿A qué posición de la aeronave le corresponden la presentación de HSI "E"?	2	A-5.	B-6.	C-15.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 142 y 143). ¿A qué posición de la aeronave le corresponden la presentación de HSI "F"?	3	A-10.	B-14.	C-16
(Consulte las Figuras 142 y 143). ¿A qué posición de la aeronave le corresponde la presentación de HSI "A"?	1	A- 1.	B-8.	C- 11.
(Consulte las Figuras 142 y 143). ¿A qué posición de la aeronave le corresponden la presentación de HSI "B"?	3	A-9	B-13.	C-19.
(Consulte las Figuras 142 y 143). ¿A qué posición de la aeronave le corresponden la presentación de HSI "C"?	3	A-6.	B - 7.	C-12.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 139). ¿Cuál es el desplazamiento lateral de la aeronave en millas náuticas del radial seleccionado en el NAV nº 1?	1	A-5.0 nm	B-7.5 nm.	C-10.0 nm.
(Consulte la Figura 139.) ¿En qué radial es la aeronave como se indica por el Nº 1 NAV?	3	A-R-175.	B- R-165.	C-R-345
(Consulte la Figura 139.) ¿Qué selección de OBS en la NAV Nº 1 centraría el CDI y cambiaría la indicación de ambigüedad a A?	2	A-175	B-165	C-345.
(Consulte la Figura 139). ¿Cuál es la discusión lateral en grados desde el radial deseado en el NAV a. 2?	3	A- 1 °.	B- 2 °	C-4 °.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 139). ¿Qué selección de Obs en el NAV 2 NAV centraría el CDI?	1	A- 174.	B-166	C-335.
(Consulte la Figura 139.) ¿Qué selección de OBS en la NAV Nº 2 centraría el CDI y cambiaría la indicación de ambigüedad a A?	3	A-166	B-346.	C-354
(Consulte las Figuras 140 y 141). ¿A qué posición (s) de la aeronave (s) presentación de HSI "A" corresponde?	1	A-9 y 6.	B-9 solamente.	Solo C-6.
(Consulte las Figuras 140 y 141). ¿A qué posición (s) de la aeronave (s) presentación de HSI "B" corresponde?	2	A-11.	B-5 y 13.	C-7 y 11.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
. (Consulte las Figuras 140 y 141). ¿A qué posición de la aeronave le corresponden la presentación de HSI "C"?	3	A-9.	B-4.	C-12.
(Consulte las Figuras 140 y 141). ¿A qué posición de la aeronave le corresponden la presentación de HSI "D"?	3	A- 1.	B-10.	C-2.
(Consulte las Figuras 140 y 141). ¿A qué posición (s) de la aeronave (s) presentación de HSI "E" corresponde?	2	Solo A-8.	B-8 y 3.	Solo C-3
(Consulte las Figuras 140 y 141). ¿A qué posición de la aeronave le corresponden la presentación de HSI "F"?	1	A-4.	B - 11.	C-5.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 140 y 141). ¿A qué posición (s) de la aeronave (s) presenta la presentación de HSI "G" corresponde?	1	Solo A-4.	B-11 solamente.	Solo C-12.
(Consulte las Figuras 140 y 141). ¿A qué posición de la aeronave le corresponde la presentación de HSI "I"?	3	Solo A-12.	B-9 solamente.	Solo C-4.
(Consulte las Figuras 140 y 141.) ¿A qué presentación HSI 8 corresponde, si está en un curso de contrario al enfoque de la pista 9?	3	Una figura H.	B-figura I.	C-figura E.
Las rutas que requieren un navegador de vuelo se enumeran en el	3	Manual de vuelo A-Airplane.	Manual de información de vuelo B-International.	Especificaciones de operaciones de C-Air Carrier.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Dónde está una lista mantenida para las rutas que requieren equipos de navegación especiales?	1	Especificaciones de operaciones de la compañía aérea.	Manual de información de vuelo B-International.	Manual de vuelo C-Airplane.
¿Qué autorizaría a una compañía aérea para realizar un procedimiento de enfoque de instrumentos especiales?	1	Especificaciones A-Operaciones.	Declaración B-Cumplimiento.	Especificaciones de entrenamiento de C.
¿Qué documento (s) debe estar en la posesión de una persona para que esa persona actúe como un navegador de vuelo?	2	Certificado médico de tercera clase y certificado de navegación de vuelo actual.	Certificado de Navegador de vuelo actual de B y un certificado médico actual de segunda clase (o superior).	C-Certificado de vuelo de vuelo C-actual y un pasaporte válido.
¿Dentro de qué rango de frecuencia se opera el transmisor localizador de las ILS?	2	A-108.10 a 118.10 MHz	B-108.10 a 111.95 MHz	C-108.10 a 117.95 MHz.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué funciones son proporcionadas por ILS?	3	Azimut, distancia y ángulo vertical.	Ángulo b-azimut, rango y vertical.	Guía, gama, gama y información visual.
¿Qué indicaciones auditivas y visuales deben observarse en un marcador interno ILS?	1	Puntos continuos a la velocidad de seis por segundo.	Guiones b-continuo a la velocidad de dos por segundo	Puntos alternativos de C y guiones a la velocidad de dos por segundo.
¿Qué indicaciones auditivas y visuales deben observarse sobre un marcador medio ILS?	3	Puntos continuos a una tasa de seis por segundo, identificados como un tono de tono alto.	Los guiones de B-continuo a la velocidad de dos por segundo, identificados como un tono de tono bajo.	Puntos de C-alternativos y guiones identificados como un tono de lanzamiento bajo.
¿Qué indicaciones auditivas y visuales deben observarse en un marcador externo de ILS?	2	Puntos continuos a la velocidad de seis por segundo.	Los guiones de B-continuo a la velocidad de dos por segundo.	Puntos alternativos de C y guiones a la velocidad de dos por segundo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si se instala, ¿qué indicaciones auditivas y visuales se deben observar sobre el marcador de Curso de Atrás ILS?	1	Una serie A-A de dos combinaciones de puntos, y una luz de baliza de marcador blanca.	Los guiones de B-continuo a la velocidad de uno por segundo, y una luz de baliza de marcador blanca.	C-A Serie de dos combinaciones de tablero, y una luz de baliza de marcador blanca.
¿Qué componente asociado con la ILS se identifica en las últimas dos letras del grupo localizador?	2	Marcador interno.	Localizador de brújula B-Middle.	Localizador de brújula C-OTER.
¿Qué componente asociado con la ILS se identifica en las dos primeras letras del grupo de identificación del localizador?	3	Marcador interno.	Localizador de brújula B-Middle.	Localizador de brújula C-OTER.
¿Qué facilidad pueden ser sustituidas por el marcador medio durante un enfoque de Categoría I ILS?	3	A-VOR / DME FIX	Radar de vigilancia B.	Localizador C-Compass

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si el marcador medio para un enfoque de Categoría I ILS está inoperante,	3	A-El RVR requerido para comenzar el enfoque en aumento en un 20%.	B-El DA / DH se incrementa en 50 pies.	C-El marcador medio inoperante no tiene efecto en los mínimos rectos.
¿Cuándo se considera que el indicador de desviación del curso (CDI) se considera una desviación a escala completa?	2	A-Cuando el CDI se desvía de la escala a gran escala a la derecha, o viceversa.	B-Cuando el CDI se desvía del centro de la escala a la escala a gran escala a la izquierda o hacia la derecha.	C-Cuando el CDI se desvíe de media escala a media escala derecha, o viceversa.
¿Qué "regla de pulgar" se puede usar para aprovechar la tasa de descenso requerida para un espacio de 3 °?	1	A-5 veces la velocidad del suelo en nudos.	B-8 veces la velocidad del suelo en nudos	C-10 veces la velocidad del suelo en nudos.
La tasa de descenso para un ángulo de 3.5º de Glidescope de descenso es	3	A-740 FT / MIN AT 105 KNOTS Groundspeed.	B-740 FT / MIN a 120 nudos Airspeed.	C-740 FT / MIN AT 120 KNOTS Groundspeed.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los mínimos más bajos de la categoría II de ILS son	2	A-DH 50 pies y RVR 1,200 pies.	B-DH 100 pies y RVR 1,000 pies.	C-DH 150 pies y RVR 1,500 pies.
¿Qué componentes de tierra deben ser operativos para un enfoque de categoría II además de LOC, Slope de deslizamiento, balizas marcadoras y luces de aproximación?	3	A-Radar, Vor, ADF, Light-Off Lights y Rvr.	B-rcls y reil	C-todos los componentes de tierra requeridos
¿Cuándo puede un piloto descender por debajo de 100 pies por encima de la elevación de la zona de touchdown durante un enfoque de instrumentos ILS de Categoría II cuando solo las luces de aproximación son visibles?	3	A-Después de pasar el punto de descenso visual (VDP).	B-Cuando el RVR es de 1,600 pies o más.	C-Cuando la barra terminal roja de los sistemas de luz de aproximación está a la vista.
Además del localizador, la pendiente de deslizamiento, las balizas marcadoras, la iluminación de enfoque y HIRL, que se requieren componentes de tierra para ser operativos para un enfoque de instrumentos de categoría II de un DH por debajo de 150 pies AGL?	3	A-RCLS y Reil	B-Radar, Vor, ADF, Luces de salida de la pista y RVR.	C-Cada componente de tierra requerida.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cómo difiere la LDA de un ILS LOC?	2	A-LDA. 6 ° o 12 ° de ancho, ILS - 3 ° a 6 °.	B-LDA. Desplazamiento de la pista más 3 °, ILS - alineado con la pista.	C-LDA. 15 ° Utilizables indicaciones de curso, ILS - 35 °.
¿Cómo se diferencia el SDF de una LOC ILS?	1	A-SDF - 6 ° O 12 ° de ancho, ILS - 3 ° a 6 °.	B-SDF - Desplazamiento de la pista más 4 °, ILS - alineado con la pista.	C-SDF - 15 ° Utilizable indicaciones de curso, ILS - 35 °.
(Consulte la Figura 251). Usted está autorizado a HNL y planea usar el enfoque RWY 26L RNAV (RNP). Suponiendo que has recibido la formación, tú	3	A, debe estar preparado para programar el FMS / GPS con la frecuencia de radio para volar este enfoque.	B-puede usar las comunicaciones GPS y de radiofrecuencia para volar este enfoque a los mínimos.	C-debe saber con anticipación si su FMS / GPS tiene una capacidad GPS y RADIUS-ADIGUD
(Consulte la Figura 250). Llegue a Dumbb para el RNAV (GPS) en CHA. El prefluz Briefer emitió un asesor increíble antes del despegue. Su aviónica es buena y tiene un servicio completo de GPS. Ustedes	2	A-puede descender a la LNAV MDA de 1,200 pies y 2,400 RVR debido al asesoramiento del FSS.	B-Desciende al mínimo de LPV de 882 pies y 2,400 RVR en su aeronave CAT B.	C-puede descender a la MDA LNAV de 518 pies debido a la Asesoría FSS.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 249.) Llegas a PILOC. El prefluz Briefer le emitió un asesoramiento "poco fiable" en el enfoque antes de quitarse. Su aviónica indica una buena señal. Ustedes	2	A-Sepa que solo puede volar el acercamiento a LNAV DA Mínimo de 459 pies. Debido al asesor de FSS.	B-puede usar el mínimo LPV de 368'DA y 2400 RVR en su aeroplano de CAT B.	C-solo puede volar el acercamiento a la LNAV MDA de 560 '.
(Consulte la Figura 251). En el RNAV (RNP) RWL 26L en el perfil de HNL, ¿qué indica el triángulo sombreado debajo del DA?	3	A-El segmento visual debajo del DA no está claro de los obstáculos.	B-El enfoque no tiene una ayuda de aterrizaje de pendiente de deslizamiento visual.	C-El segmento visual es claro.
Si el monitoreo de integridad autónoma del receptor (RAIM) no está disponible al configurar el enfoque GPS, el piloto debe	3	A-continuar al mapa y mantenerse hasta que los satélites sean recapturados.	B-proceden como se borra con la IAF y sostenga hasta que la recepción satelital sea satisfactoria.	C-Seleccione otro tipo de enfoque utilizando otro tipo de ayuda de navegación.
Sin la capacidad de monitoreo de integridad autónoma del receptor (RAIM), la precisión del GPS derivado	1	No se debe confiar en la información de la altitud a Determinar la altitud de las aeronaves.	La posición B no se ve afectada.	Se debe confiar en la información de velocidad de C-Velocity para determinar la velocidad de la aeronave.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Anular una sensibilidad seleccionada automáticamente durante un enfoque de GPS	1	A-CANCELAR LA ANUNCIACIÓN DEL MODO DE ENFOQUE.	B-requieren puntos a punto de vuelo en el enfoque para cumplir con el procedimiento de enfoque publicado.	C-no tiene afecto si el enfoque es volado manualmente.
Si se publica un punto de descenso visual (VDP) en un enfoque de GPS,	2	A-se codificará en la secuencia de puntos de ruta y se identificará utilizando ATD.	B-no se incluirán en la secuencia de puntos de referencia.	C-debe incluirse en los puntos de referencia normales.
¿Qué indica la ausencia de la punta de flecha sombreada después de que indique el VDP en un enfoque de GPS?	1	A-obstáculos Obstructnions entre el VDP y la pista.	B-A 20: 1 Glideslope.	C-A 60: 1 Glideslope.
(Consulte la Figura 252.) En la revisión del procedimiento RNAV / GPS RWY 4 LEW, la falta de ventilador sombreado del punto de 1.6 nm a la pista indica	1	A-El segmento visual debajo de la MDA / DA no está libre de obstáculos en una pendiente de 34 a 1.	B-no tiene Vasi.	C-Puedes descender en una pendiente de 20 a 1 y permanecer alejados de todos los obstáculos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto empleado por un transportista aéreo y / o operador comercial puede realizar enfoques de instrumentos GPS / WAAS	2	A-si no están prohibidos por el manual de vuelo de aviones aprobado ¿y el suplemento manual de vuelo	B-solo si se aprueba en sus especificaciones de operaciones de operaciones aéreas / operador comerciales.	C-Solo si el piloto se evaluó en los procedimientos de enfoque GPS / WAAS durante su verificación de competencia más reciente
La autorización para realizar cualquier operación de GPS bajo la IFR requiere que	2	A-The Pilot Review Clima apropiado, Manual de vuelos de aeronaves (AFM) y operación del receptor GPS en particular.	Los operadores de B-Air y los operadores comerciales deben cumplir con las disposiciones apropiadas de sus especificaciones de operaciones aprobadas.	C-El equipo debe ser aprobado de acuerdo con TSO C-115A.
Al usar GPS para los enfoques de navegación y instrumentos, un aeropuerto alternativo requerido debe tener	1	A-un procedimiento de aproximación de instrumentos aprobado, Además del GPS, se espera que esté operativo y disponible en la ETA.	B-A Enfoque GPS que se espera que esté operativo y disponible en la ETA.	C-Autorización para volar enfoques bajo la IFR utilizando aviónicas GPS.
Un enfoque perdido de GPS requiere que el piloto tome medidas para secuenciar al receptor.	2	A-sobre el MAWP.	B-después del MAWP.	C-justo antes del MAWP.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si el enfoque perdido no está activado, el receptor GPS mostrará	3	A, una extensión del curso de aproximación final de salida, y el ATD aumentará desde el MAWP.	B-una extensión del enfoque final saliente curso.	C-Una extensión del enfoque final entrante. curso
"No confiable", como se indica en las siguientes Notams GPS: SFO 12/051 SFO WAAS LNAV / VNAV y LPV MNM UNHELLBL WEF0512122025-0512182049	1	A-Dentro de los parámetros de tiempo de la Notam, el nivel de servicio previsto no admitirá los enfoques de LPV.	Las señales de satélite B no están disponibles actualmente para apoyar los enfoques LPV y LNAV / VNAV.	C-dentro de los parámetros de tiempo de la Notam, el nivel previsto de servicio no apoyará los enfoques RNAV y MLS.
¿Qué indica "UNREL" en el siguiente GPS y WAAS NOTAM: BOS WAAS LPV y LNAV / VNAV MNM UNISHE 0305231700 -0305231815?	2	Actualmente no están disponibles las señales de satélite para apoyar los enfoques LPV y LNAV / VNAV al aeropuerto de Boston.	B-El nivel predicho de servicio, dentro de los parámetros de tiempo de la Notam, no puede admitir los enfoques de LPV.	C-El nivel de servicio previsto, dentro de los parámetros de tiempo de la Notam, no respaldará los enfoques LNAV / VNAV y MLS.
Es importante que un piloto solicite a WAAS específico del sitio. Notams no confiables para su aeropuerto de destino antes de un vuelo porque	1	El control de tráfico A-AIR no asesorará a los pilotos del sitio. ESPECÍFICO WAAS NOTRACIONALES NOTAMS.	El control de tráfico B-Air confirmará que tiene información específica del sitio desde una sesión informativa previa al vuelo.	C-Esto proporciona un segundo nivel de seguridad en el sistema nacional de espacio aéreo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si vuelan una salida de GPS publicada,	3	A-La base de datos contendrá toda la transición o salidas de todas las pistas.	B-y si Raim está disponible, no se debe requerir la intervención manual del piloto.	C-El receptor GPS debe configurarse en la sensibilidad del indicador de desviación del curso del terminal.
Para usar un medio de orientación sustituto a los procedimientos de salida, los pilotos de aeronaves con sistemas RNAV usan DME / DME / IRU sin entrada GPS.	1	A-garantizar su posición de sistema de navegación de aviones Se confirma dentro de 1,000 pies en el punto de inicio del rollo de despegue.	B-Asegúrese de que su posición del sistema de navegación de la aeronave se confirme dentro de los 2,000 pies del punto de inicialización.	C-Asegúrese de que su posición del sistema de navegación de la aeronave se confirme dentro de 1,000 pies de una envoltura.
Enrutamiento de aproximación perdida en la que la primera pista se realiza a través de un curso en lugar de directo al siguiente waypoint.	3	A-que el receptor GPS se secuencie a la parte de aproximación perdida del procedimiento.	Intervención manual B por parte del piloto, pero no será requerido, si Raim está disponible.	C-Acción adicional del operador para establecer el curso.
Una aeronave que no está equipada con DME / DME experimenta una interrupción de un sistema de satélite de navegación global (GNSS) mientras está en ruta. La tripulación de vuelo tendrá que navegar usando	2	A- rnav	B-vor mon.	C-GPS.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los obstáculos en la mayoría de las áreas donde se necesitan los enfoques de instrumentos "Copter GPS", requieren que la velocidad de enfoque debe limitarse a	3	A-80 nudos en segmentos iniciales y finales.	B-60 nudos en todos los segmentos, excepto el enfoque perdido.	Nudos C-70 en segmentos finales y perdidos.
La superficie máxima de la velocidad y la superficie de la separación de obstáculos (OCS) que se basa un procedimiento de salida estándar de instrumentos estándar de "Copter GPS" (SID) o procedimiento de salida (DP)	1	A-70 nudos y 20: 1 ocs.	Nudos B-70 y 10: 1 OCS.	C-60 nudos y 20: 1 ocs.
Las operaciones de vuelo realizadas en el espacio aéreo de Clase A requieren que la aeronave esté equipada con un	1	ADS-B ADS-B A-Extended Squitter Operando en la radiofrecuencia 1090 MHz.	ADS-B de acceso universal B-Universal que opera en la frecuencia de 978 MHz.	ADS-B ADS-B ADS-B Empieza en la radiofrecuencia de radio 978 MHz.
Las operaciones en y superior FL180 requieren el uso de ¿Qué equipo de aviónica a bordo?	2	Servicios de información sobre vuelos: transmisión y vigilancia dependiente automática - transmisión.	Servicios de información de tráfico B - transmisión y vigilancia dependiente automática - transmisión	Servicios de información de tráfico en C: servicios de difusión y información de vuelo - transmisión.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las solicitudes de desviaciones para los equipos de ADS-B inoperables se pueden hacer para	1	A-la instalación ATC que tiene jurisdicción sobre el espacio aéreo en cualquier momento.	B-la instalación de ATC que tiene jurisdicción sobre el espacio aéreo al menos 1 hora antes.	C-La Administración Federal de Aviación 24 horas antes de la operación programada.
¿Cómo puede un piloto identificar un aeropuerto militar por la noche?	3	Luz de baliza verde, amarilla y blanca.	Luz de baliza B-Blanca y Roja con doble flash del blanco.	Luz de baliza C-Green y Blanca con doble flash del blanco.
Sosteniendo los signos de posición tienen	1	A-inscripciones blancas sobre un fondo rojo.	Inscripciones de B-rojas en un fondo blanco.	Inscripciones C-amarillas en un fondo rojo.
Las marcas más importantes en un aeropuerto son	2	Área crítica A-ILS	Marcas B-HOLD.	MARCAS DE IDENTIFICACIÓN DE CAÍZA DE C-TAINE.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las investigaciones detalladas de las incursiones de la pista han identificado.	2	A-2 principales áreas de factores contribuyentes.	B-3 grandes áreas de factores contribuyentes.	C-4 principales áreas de factores contribuyentes.
Los signos de información del aeropuerto, utilizados para proporcionar destino o información, tienen	3	Inscripciones A-Amarillas sobre un fondo negro.	Inscripciones B-Blancas sobre un fondo negro	Inscripciones de C-Black en un fondo amarillo.
(Consulte la Figura 223.) El signo "Posición de la pista de la pista" denota	3	A-un área protegida para una aeronave que se aproxima a una pista.	B-una entrada a la pista desde una calle de rodaje.	Pistas de intersección de C.
(Consulte la Figura 228.) ¿Cuál es el propósito del signo de posición de espera de la pista / pista?	3	A-denota entrada a la pista desde una calle de rodaje.	B-denota el área protegida para un avión acercándose o saliendo de una pista.	C-denota intersectando pistas.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Consulte la Figura 225.) ¿Cuál es el propósito de ninguna señal de entrada?	1	A-identifica el área pavimentada donde los aviones tienen prohibido ingresar	B-identifica el área que no continúa más allá de la intersección.	C-identifica el límite de salida para el área protegida de la pista.
(Consulte la Figura 226.) ¿Qué identifica el signo de destino saliente?	3	A-identifica la entrada a la pista desde una calle de rodaje.	B-identifica la pista en la que se encuentra un avión.	C-identifica la dirección a las pistas de despegue.
¿Cuál es la ventaja de HIRR o MIRL en una pista de IFR en comparación con una pista de VFR?	2	Las luces A están más cerca y se distinguen fácilmente de las luces circundantes.	Las luces B-ámbar reemplazan a blanco en los últimos 2,000 pies de pista para una zona de precaución.	Las luces rojas y blancas alternativas C reemplace el blanco en los últimos 3,000 pies de pista para una zona de precaución.
¿Cuál es la ventaja de HIRR o MIRL en una pista de VFR en comparación con una pista de IFR?	3	Las luces A-Amarillas reemplazan a la blanca en los últimos 2,000 pies o la mitad de la longitud de la pista.	Las luces B se están espaciadas más juntas.	Las luces del borde C-Runway son blancas.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Dentifique la iluminación de la zona de touchdown (TDZL).	1	A-Two filas de barras de luz transversales dispuestas simétricamente sobre la línea central de la pista.	Las luces centrales de B-Flush se espacian a intervalos de 50 pies que se extienden a través de la zona de touchdown.	Luces de línea central blanca y verde alternativas que se extienden a partir de 75 pies del umbral a través de la zona de touchdown.
Al acercarse a un signo de posición de retención para un área de aproximación de la pista que debe	1	A-Obtenga la autorización ATC antes del cruce.	B-sostener solo cuando está específicamente instruido por ATC.	C-Mantener solo cuando el clima es inferior a 800 pies y Visibilidad de 2 millas.
Identifique la iluminación restante de la pista en los sistemas de iluminación de la línea central.	2	A-ámbar se ilumina de 3,000 pies a 1,000 pies, luego alternan las luces rojas y blancas al final.	Luces rojas y blancas alternativas B de 3,000 pies a 1,000 pies, luego luces rojas hasta el final.	Luces rojas y blancas alternativas C-alternativas de 3,000 pies hasta el final de la pista.
Identifique las luces de alojamiento de taxi asociadas con el sistema de iluminación de la línea central.	3	Las luces verdes y amarillas alternativas se curvan desde la línea central de la pista hasta la línea central de la calle de rodaje.	Luces verdes y amarillas alternativas B-curvas de la Línea central de la pista al borde de la calle de rodaje.	Luces verdes y amarillas alternativas C-curvas de la Línea central de la pista a un punto en la salida.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Identifique los marcadores restantes de la distancia de la pista.	1	A-SIGNES con incrementos de 1,000 pies de distancia. restante	Los marcadores B-Rojos se colocan lateralmente a través de la pista a 3,000 pies del final.	El marcador C-amarillo se coloca lateralmente a través de la pista con signos en el lado que denota la distancia al final.
Las luces de la línea central de la pista que se ven desde la cubierta de vuelo comienzan a alternar blancas y rojas en la última	3	A-1,000 pies de distancia de la pista restante	B-2,000 pies de la distancia de la pista restante.	C-3,000 pies de la distancia de la pista restante.
¿Cuál es el propósito de Reil?	1	Una identificación de una pista rodeada por una preponderancia de otra iluminación.	B-Identificación de la zona de touchdown para evitar que el aterrizaje corto.	C-Establezca información de orientación de descenso visual durante un enfoque.
Las operaciones cortas de tierra y mantenimiento de la tierra (Lahso) incluyen aterrizaje y manteniendo cortas:	2	A-de una calle de rodaje intersectora solamente.	B, de algún punto designado en la pista.	C-solo de una pista de intersección o calle de rodaje.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto que se aproxima a aterrizar a un avión con turbina en una pista servida por un VASI.	3	A, no usa el VASI a menos que se reciba una autorización para un enfoque VASI.	B-Use el VASI solo cuando las condiciones climáticas están por debajo de la VFR básica.	C-Mantener una altitud en o por encima de la pendiente de deslizamiento hasta que sea necesaria una altitud más baja para un aterrizaje seguro.
Un piloto de un avión de alto rendimiento debe ser consciente de que volar un ángulo de pendiente de deslizamiento VASI Steeper-Normal Vasi puede resultar en	2	A-un aterrizaje duro.	B-ARRIBA DE ARRENAMIENTO DE ATENCION.	Aterrizaje C corta del umbral de la pista.
¿En qué consiste el indicador de la ruta del enfoque de precisión (PAPIs)?	2	Una fila de cuatro luces paralelas a la pista; Rojo, blanco y verde.	B-fila de cuatro luces perpendiculares a la pista; rojo y blanco.	Proyector de luz C-One con dos colores; rojo y blanco
¿Cuáles son las indicaciones de indicador de ruta de aproximación de precisión (PAPIs)?	1	Un alto - blanco, en glidepath - rojo y blanco; bajo - rojo.	B-High - Blanco, en glidepath - Verde; bajo - rojo.	C-High - Blanco y verde, en glidepath - Verde; bajo - rojo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿De qué consiste el Vasi pulsante?	3	Sistema A-Three-Light, dos pulsos y uno estable.	Proyectores B-Two-Light, una pulsación y una enlace	-El proyector de luz, pulsando blanco cuando está arriba Glide la pendiente o el rojo cuando se deslizan más que ligeramente debajo de la pendiente de deslizamiento, blanca estable cuando se enciende la pendiente de deslizamiento, rojo estable para ligeramente por debajo del camino de deslizamiento.
¿Cuáles son las indicaciones de la pulsación VASI?	2	A-High - Blanco pulsante, en glidepath - Verde, bajo - pulsando rojo.	B-High - Blanco pulsante, en glidepath - Blanco estable, ligeramente por debajo de la pendiente de deslizamiento, rojo, de color rojo bajo, pulsante	C-High - Blanco pulsante, en curso y en glidepath - blanco constante, descolgado, pero en glidepath, pulsante blanco y rojo; Bajo - pulsante rojo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Luces que indican que la pista está ocupada son	2	Las luces estroboscópicas se encuentran al lado de los PAPIs	PAPIs intermitentes	C: luces amarillas intermitentes ubicadas debajo de los PAPIs
¿Cuál será la relación entre la velocidad del aire y la elevación si el ángulo de ataque y otros factores permanecen constantes y la velocidad del aire se duplica? El ascensor será	3	A-lo mismo	B-dos veces mayor.	C-cuatro veces mayor.
¿Qué transmisión aérea verdadera y el ángulo de ataque se deben usar para generar la misma cantidad de elevación a medida que aumenta la altitud?	2	A-la misma velocidad aérea y ángulo de ataque.	B-A más alta experiencia aérea para cualquier ángulo dado de ataque.	C-A más bajo la verdadera velocidad del aire y un mayor ángulo de ataque
¿Qué afecta la velocidad indicada en el puesto?	1	A-Peso, factor de carga y potencia.	Factor de carga B, ángulo de ataque y poder.	C-ángulo de ataque, peso y densidad del aire.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La velocidad de puesto de un avión.	2	A-es constante, independientemente del peso o la configuración de la superficie del aire.	B-se ve afectado por peso y ángulo bancario.	C-no se ve afectado por presiones dinámicas y coficiente de elevación.
¿Cuál es el efecto en el arrastre total de una aeronave si la velocidad del aire disminuye en el vuelo de nivel debajo de esa velocidad para máximo L / D?	1	A- El arrastre aumenta debido al aumento del arrastre inducido.	B-arrastr aumenta debido al aumento del arrastre parásito.	C-arrastrar disminuye debido a la resistencia más baja inducida.
¿Cómo varía la velocidad del puesto (KCAS) a medida que sube del nivel del mar a 33,000 pies?	2	A-it varía directamente con un cambio en la altitud.	B-it permanece relativamente sin cambios en todo el subida.	C-it varía indirectamente con un cambio en la altitud.
¿Cuál es la relación entre el arrastre inducido y parásito cuando aumenta el peso bruto?	2	El arrastre A-Parasite aumenta más que el arrastre inducido.	El arrastre inducido por B aumenta más que el arrastre de parásitos.	C-Tanto el parásito como el arrastre inducido son igualmente aumentado.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cómo varía la velocidad vs (ktas) con altitud?	2	A-sigue siendo lo mismo en todas las altitudes.	B-varía directamente con la altitud	C-varía inversamente con la altitud.
¿Qué condición de vuelo se debe esperar cuando una aeronave deja efecto a tierra?	1	A-un aumento en el arrastre inducido que requiere un ángulo de ataque más alto	B-A Disminución de la resistencia al parásito que permite un ángulo más bajo de ataque.	C-un aumento de la estabilidad dinámica.
Cambiando el ángulo de ataque de un ala, el piloto puede controlar el avión.	2	A-Lift, peso bruto y arrastre.	Levantamiento B, velocidad aérea y arrastre.	C-Lift y la velocidad del aire, pero no arrastre.
¿A qué velocidad aumentará la actitud de tono causó que un avión se sube?	2	A-baja velocidad.	B-alta velocidad.	C-cualquier velocidad.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cómo puede un avión producir el mismo elevador en el efecto del suelo que cuando está fuera del efecto?	2	A-el mismo ángulo de ataque.	B-un ángulo inferior del ataque.	C-Un ángulo más alto de ataque.
En un aeroplano ligero y de doble motor con un motor inoperante, ¿cuándo es aceptable permitir que la bola de un indicador de deslizamiento se desvíe fuera de las líneas de referencia?	2	A, mientras se maniobra en la velocidad del aire controlable mínima o menos para evitar el panorama excesivo.	B-Cuando se opera en cualquier velocidad del aire de VMC o mayor con solo la desviación suficiente para cero el deslizamiento lateral.	C-al practicar los puntos inminentes en una actitud bancaria de más de 60 °.
¿Cuál es el despegue más seguro y eficiente y el procedimiento de escalada inicial en un avión ligero, doble motor? Acelerar a	3	A-MEJOR MOTOR, RÁPIDA DE SIGNIFICACIÓN AIRÁVICA MIENTRAS MIENTRAS EN EL TERRÉTICO, LLEGUE LLEVE Y SALE A LA VELOCIDAD.	B-VMC, luego levante a esa velocidad y asciende a la velocidad de aire máxima de ángulo de escalada.	C-Una velocidad del aire ligeramente por encima de VMC, luego levante y asciende a la velocidad del aire de la mejor velocidad de escalada.
¿Qué rendimiento debería ser un piloto de un avión de doble motor, podrá mantener en VMC?	1	A-rumbo.	Título B y altitud.	C-rumbo, altitud y capacidad para escalar 50 pies / min.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es lo que representa la línea radial azul en el indicador de velocidad aerodinámico de un avión ligero, doble motor?	1	A-Máxima velocidad de subida de un solo motor.	B-Máximo ángulo de un solo motor de ascenso	C-Mínimo de aire acondicionado controlable para operación de un solo motor.
¿Qué procedimiento se recomienda para un enfoque y aterrizaje automovilísticos?	1	A-The FluagePath y los procedimientos deben ser casi idénticos a un enfoque normal y aterrizaje.	B-La altitud y la velocidad del aire deben ser considerablemente Más alto de lo normal en todo el enfoque.	C-un enfoque normal, excepto que no extienda el Equipo de aterrizaje o aletas hasta sobre el umbral de la pista.
¿Qué motor es el motor "crítico" de un aeroplano de gemelo?	1	A-el con el centro del empuje más cercano a la línea central del fuselaje.	B-el designado por el fabricante que desarrolla la mayor cantidad de empuje utilizable.	C-el con el centro de empuje más alejado de la línea central del fuselaje.
¿Qué efecto, si corresponde, tiene la altitud en VMC para un avión con motores insuperrados?	3	A-ninguno	B-aumenta con la altitud.	C disminuciones con altitud.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Debajo de qué condición se debe practicar los puestos en un avión de doble motor?	1	A-con un motor inoperante.	B-con ascenso encendido.	C-con solapas y engranajes completos extendidos.
Si no se produce una acción correctiva, a medida que aumenta el ángulo de ángulo de banco, ¿cómo se ve afectado el componente vertical de la tasa de elevación y hundimiento?	3	A-Lift aumenta y aumenta la tasa de fregadero.	La elevación B disminuye y la velocidad del fregadero disminuye.	C-Lift disminuye y aumenta la tasa del fregadero.
¿Por qué aumentar el ángulo de ataque durante un giro para mantener la altitud?	1	A-compense la pérdida de componente vertical del ascensor.	B-Aumente el componente horizontal de la elevación igual a El componente vertical.	C-compense el aumento en el arrastre.
¿Qué es el factor de carga?	3	A-Lift multiplicado por el peso total.	B-Lift restó del peso total.	C-Lift dividido por el peso total.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante un turno con poder constante.	1	A-la nariz de la aeronave lanzará hacia abajo.	B-La aeronave se desacelerará.	C-La tasa de descenso aumentará.
Durante un skidding, gire a la derecha, ¿cuál es la relación entre el componente de la elevación y la fuerza censurfugal?	2	La fuerza a-centrífuga es menor que el componente de elevación horizontal y se incrementa el factor de carga.	La fuerza centrífuga B es mayor que el componente de elevación horizontal.	La fuerza c-centrífuga y el componente de elevación horizontal son iguales, y el factor de carga se reduce.
Si una aeronave con un peso bruto de 2,000 libras se sometió a una carga total de 6,000 libras en vuelo, el factor de carga sería	2	A-2 gs.	B-3 gs.	C-9 gs.
¿Sobre qué factor se depende de la carga de ala durante un nivel de aire coordinado en un nivel suave?	2	A-tasa de giro.	Ángulo B de banco.	C-verdadero aire acondicionado.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para un ángulo de banco dado, el factor de carga impuso tanto a la aeronave como en el piloto en un giro de constante altura coordinado	2	A-aumenta con un aumento en la velocidad del aire.	B-permanece constante independientemente de la velocidad del aire cambios.	C-disminuye con un aumento en la velocidad del aire.
¿Cómo puede el piloto aumentar la tasa de giro y disminuir el radio al mismo tiempo?	2	A-Steepen el banco y aumenta la velocidad del aire.	B-Steepen el banco y disminuya la velocidad del aire.	C-Soltando el banco y aumenta la velocidad del aire.
¿Cuál es la relación de la tasa de giro con el radio de giro con un ángulo constante de banco, pero aumenta la velocidad del aire?	1	La tarifa disminuirá y el radio aumentará.	La velocidad de B aumentará y el radio disminuirá.	La velocidad C y el radio aumentarán.
¿Qué efecto tiene un aumento en la velocidad del aire en un giro coordinado mientras mantiene un ángulo constante de banco y altitud?	3	A-la tasa de giro disminuirá resultando en un factor de carga disminuido.	B-La tasa de turno aumentará, lo que resultará en un mayor factor de carga.	C-La tasa de giro disminuirá, lo que resultará en ningún cambio en el factor de carga.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En general, el rendimiento de giro de un avión de aire está definido por	2	Límites a-estructurales y de potencia a gran altitud.	Límites b-aerodinámicos y estructurales a baja altitud.	C-Control y límites estructurales a gran altitud.
Un ángulo de banco de 15 ° aumentará el arrastre inducido por aproximadamente	2	A-3%	B-7%.	C-15%.
Identifique la estabilidad del tipo si la actitud de la aeronave permanece en la nueva posición después de neutralizarse los controles.	3	Estabilidad estática longitudinal a-negativa.	Estabilidad dinámica longitudinal b-neutral.	Estabilidad estática longitudinal de C-neutro.
Identifique la estabilidad del tipo si la actitud de la aeronave tiende a moverse más lejos de su posición original después de neutralizarse los controles.	1	Estabilidad estática negativa.	Estabilidad estática B-positiva.	Estabilidad dinativa c-negativa

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Identifique la estabilidad del tipo si la actitud de la aeronave tiende a volver a su posición original después de neutralizarse los controles.	2	Una estabilidad dinámica positiva.	Estabilidad estática B-positiva.	Estabilidad dinámica de C-neutra.
¿Qué es una característica de la inestabilidad longitudinal?	1	Las oscilaciones de un tono se vuelven progresivamente mayores.	Las oscilaciones de B-Bank se vuelven progresivamente mayores.	C-Aircraft constantemente trata de lanzar hacia abajo.
Describir la estabilidad longitudinal dinámica.	2	En movimiento sobre el eje longitudinal.	B-movimiento sobre el eje lateral.	C-movimiento sobre el eje vertical.
¿Qué característica debería existir si un avión está cargado en la parte posterior de su rango CG?	3	A-lento en el control de Aileron.	B-lentamente en control de timón.	C-inestable sobre el eje lateral.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuáles son algunas características de un avión cargado con el CG en el límite de popa?	1	La velocidad más baja del puesto, la mayor velocidad de crucero y la menor estabilidad.	Velocidad del puesto más alta de B, velocidad de crucero más alta y menos estabilidad.	La velocidad del puesto más baja de C, la velocidad de crucero más baja y la estabilidad más alta.
Un avión cargado con el CG en el límite de popa será	3	A-volar de manera más eficiente.	B-estar muy desequilibrado en las fuerzas de control lateral.	C-siente pesado en el eje longitudinal.
Un avión cargado con el CG a popa del límite de CG de la CG podría	2	A - Haz que sea más fácil recuperarse de los puestos y giros.	B-Haz que sea más difícil de llamar para aterrizar.	C-aumenta la probabilidad de sobresalto involuntario.
¿Dentro de lo que generalmente ocurren regímenes de vuelo transónicos?	2	A-.50 a .75 Mach.	B-.75 a 1.20 Mach.	C-1.20 a 2.50 Mach.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿En qué rango de Mach se produce normalmente el rango de vuelo subsónico?	1	A-Abajo .75 Mach	B-de .75 a 1.20 Mach.	C-de 1.20 a 2.50 Mach.
¿Cuál es la velocidad más alta posible sin flujo supersónico sobre el ala?	2	Velocidad de buffet inicial.	Número de Mach Crítico B.	Índice C-transónico.
¿Cuál es el número de MACH FRATIS que produce la primera evidencia de flujo de Sonic local?	3	A-Supersonic Mach Number.	Número de MACH TRANSONICO B.	Número de Mach Crítico C.
¿Cuál es el resultado de una separación inducida por golpes de flujo de aire que ocurre simétricamente cerca de la raíz del ala de un avión SWEPTWING?	2	A-un puesto de alta velocidad y lanzamiento repentino.	B-un momento severo o "Mach Tuck".	Porpoising C-severo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el movimiento del centro de la presión cuando las puntas de alas de un avión Sweptwing se estancan primero?	2	A-INWARE y AFT.	B-entrada y hacia adelante.	C-hacia adelante y hacia adelante.
. ¿Cuál es la principal ventaja de un ala de diseño de barrido sobre un diseño de recta?	1	A-El número de Mach Crítico aumentará significativamente.	B-sweewback aumentará los cambios en la magnitud de los coeficientes de fuerza debido a la compresibilidad.	C-SweeRBack acelerará el inicio del efecto de compresibilidad.
Alas barridas	2	A-Mejorar el consumo de combustible específico.	B-AUMENTE EL NÚMERO CRÍTICO MACH.	C-aumenta la velocidad del cociente de sonido.
Para un beneficio significativo, el barrido de ala debe ser al menos	1	A-30 a 35 °.	B-45 a 50 °.	C-55 ° o más para retrasar sustancialmente los efectos de la compresibilidad.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una desventaja de un diseño de Sweptwing?	2	A-la raíz del ala se detiene antes de la sección de la punta de alas	B-The Wingtip Section se detiene antes de la raíz del ala.	Momento de lanzeza C-severo cuando el centro de La presión cambia hacia adelante.
Las alas barridas causan una significativa	2	A-Aumento de la efectividad de las solapas.	B-Reducción de la efectividad de las solapas.	Problema de confiabilidad de accionamiento C-SPAP.
Un avión Turbojet tiene un aumento en el rango específico con la altitud, que se puede atribuir a tres factores. Uno de esos factores es	2	A: un aumento en la altitud en la troposfera da como resultado un flujo de aire de mayor energía.	B-an aumento en la proporción de velocidad versus impulsión requerida.	Velocidades de turbina de motor disminuidas con C.
¿Cuál de los siguientes se considera un control de vuelo principal?	2	A-listones.	B- Elevador.	Aleta dorsal C.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál de los siguientes se considera un control de vuelo auxiliar?	3	A-Ruddervator.	Timón B-Superior.	Flaps de borde de lingüzón C.
Control de rollo preciso con un timón en un avión de la categoría de transporte	2	A-puede ser eficaz cuando se encuentra la turbulencia.	B-es difícil y, por lo tanto, no se recomienda.	C-debe considerarse para ayudar al amortiguador de la guiñada.
¿Cuándo se utilizan normalmente los alerones internos?	3	Solo un vuelo de baja velocidad	Sólo vuelo B-Velocidad.	Vuelo de baja velocidad y de alta velocidad.
¿Cuándo se utilizan normalmente los alerones externos?	1	Solo un vuelo de baja velocidad.	Sólo vuelo B-Velocidad.	Vuelo de baja velocidad y de alta velocidad.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Por qué algunos aviones equipados con ailerones internos / fueraborda usan los apagados solo para un vuelo lento?	2	Un área de superficie aumentada proporciona mayor Control de control con extensión de solapa.	Las cargas aerodinámicas B en los alerones externos tienden a torcer las puntas de alas a altas velocidades.	C-Block Out the Loward Ailerons en vuelo de alta velocidad proporciona una sensación de control de vuelo variable.
¿Cuál es el propósito de los spoilers de vuelo?	2	A-AUMENTA EL CAMBIO DE LA AAJA.	B-Reduce Lift sin disminuir la velocidad del aire.	Flujo de aire directo C sobre la parte superior del ala en alta ángulos de ataque.
¿Para qué propósito se pueden usar los spoilers de vuelo?	1	A-Reduce el levantamiento de las alas al aterrizar.	B-Aumente la tasa de descenso sin aumentar la resistencia aerodinámica.	C-Aid en el equilibrio longitudinal al rodar un avión en un giro.
¿Cuál es un propósito de los spoilers del suelo?	1	A-Reduce el levantamiento de las alas al aterrizar.	B-Ayuda en rodar un avión en un turno.	C-aumenta la tasa de descenso sin ganar la velocidad del aire.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Tras el aterrizaje, los spoilers	2	A-disminuir la estabilidad direccional en el despliegue de aterrizaje.	Función B al aumentar el neumático a la fricción molida.	C-debe extenderse después de los inversores de empuje han sido desplegados.
El frenado aerodinámico solo es efectivo hasta aproximadamente	3	A-30% de velocidad de contacto.	B-40 al 50% de la velocidad de touchdown.	C-60 al 70% de la velocidad de touchdown.
Los spoilers molidos utilizados después del aterrizaje son	3	A-más efectivo a baja velocidad.	B-igualmente efectivo a cualquier velocidad.	C-más efectivo a alta velocidad.
¿Cuál es un propósito de los generadores de vórtice montados en alas?	1	A retrasa el inicio de la divergencia de arrastre a altas velocidades y el SIDA para mantener la eficacia de los alerones a altas velocidades.	B-Aumente el inicio de la divergencia de arrastre y ayuda a la efectividad de Aileron a velocidades bajas.	C-rompe el flujo de aire sobre el ala, por lo que el puesto progresará desde la raíz hacia la punta del ala.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La separación del flujo de aire sobre el ala se puede retrasar utilizando generadores de vórtice	3	Aire de alta presión que dirige a la parte superior del ala o colgajo a través de las ranuras y haciendo que la superficie del ala sea suave.	B-dirigiendo una succión sobre la parte superior del ala o colgajo a través de las ranuras y haciendo que la superficie del ala suave.	C-haciendo la superficie del ala áspera y / o dirige el aire de alta presión sobre la parte superior del ala o aleta a través de las ranuras.
Si la capa de límite se separa.	2	A-arrastrar se reduce.	B-The Wing está a punto de paralizar y dejar de producir la elevación.	C-ICE sublimará y no se congela.
¿Cuál es el propósito de una pestaña servo?	2	A-MOVE los controles de vuelo en caso de reversión manual.	B-Reduzca las fuerzas de control al desviarse en la dirección correcta para mover un control de vuelo principal	C-Evite que una superficie de control se mueva a una posición de deflexión completa debido a las fuerzas aerodinámicas.
¿Qué dirección desde la superficie de control primaria hace un movimiento servo TAB?	2	En la misma dirección.	Dirección frontal de B.	C-permanece fijado para todas las posiciones.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué dirección desde la superficie de control primaria hace una pestaña de ajuste ajustable del ascensor cuando se mueve la superficie de control?	3	En la misma dirección.	Dirección frontal de B.	C-permanece fijado para todas las posiciones.
¿Cuál es el propósito de una pestaña de ajuste de ascensor?	3	A-proporciona balance horizontal ya que la velocidad del aire es Aumentado para permitir el vuelo de la mano.	B-Ajuste la carga de la cola de la velocidad para diferentes velocidades aéreas en vuelo, lo que permite fuerzas de control neutro.	C-Modifique la carga de la cola hacia abajo para varias velocidades aéreas en vuelo eliminando las presiones de control de vuelo.
¿Cuál es el propósito de una pestaña anti-servo?	3	A-MOVE los controles de vuelo en caso de manual. reversión	B-Reduce las fuerzas de control al desviarse en la dirección correcta para mover un control de vuelo principal.	C-Evite que una superficie de control se mueva a una posición de deflexión completa debido a las fuerzas aerodinámicas.
¿Qué dirección desde la superficie de control primaria hace un movimiento anti-servo?	1	En la misma dirección.	Dirección frontal de B.	C-permanece fijado para todas las posiciones.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el propósito de una pestaña de control?	1	A-MOVE los controles de vuelo en caso de reversión manual.	B-Reduce las fuerzas de control al desviarse en la dirección correcta para mover un control de vuelo principal.	C-Evite que una superficie de control se mueva a una posición de deflexión completa debido a las fuerzas aerodinámicas.
El propósito principal de los dispositivos de alto contenido de elevación es aumentar el	2	A-L / Dmax.	B-Lift a bajas velocidades.	C-arrastre y reduce la velocidad del aire.
¿Cuál es un propósito de las aletas de vanguardia?	1	A-AUMENTA EL CAMBIO DE LA AAJA.	B-Reduce Lift sin aumentar la velocidad del aire	Flujo de aire directo C sobre la parte superior del ala en alta ángulos de ataque.
¿Cuál es la función principal de las aletas de borde de ataque en la configuración de aterrizaje durante la llamarada antes de touchdown?	1	A-Evitar la separación de flujo	Rase de disminución de B de fregadero.	C-ARCIe el límite del perfil.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es un propósito de listones de vanguardia en alas de alto rendimiento?	1	Aumento de un elevador a velocidades lentas relativas.	B-Mejore el control de Aileron durante los ángulos bajos de ataque.	Aire C-directo desde el área de bajo presión bajo el borde delantero a lo largo de la parte superior del ala.
¿Qué efecto tiene la ranura de vanguardia en el ala en el rendimiento?	2	A-disminuye la resistencia del perfil.	B-Cambia el ángulo de estancamiento de ataque a un ángulo más alto.	C-desacelera la capa de límite superior de la superficie superior
¿Qué es una diferencia entre el sistema Fowler SplAP y el sistema de solapa dividida?	1	A-Fowler Flaps produce el mayor cambio en el momento de lanzamiento.	Las solapas B-Fowler producen más arrastrar.	Las solapas c-divididas causan el mayor cambio en la torsión de cargas.
¿En qué tipo de ala son las aletas más efectivas?	2	A-ala delgada.	Ala gruesa de B.	C-Swepback Wing.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En comparación con las aletas simples, las solapas divididas	2	A-Produce más elevación con menos arrastre.	B-producen solo un ligeramente más elevación, pero mucho más arrastrado	C-mejora el rendimiento de despegue en condiciones de alta densidad.
¿Dónde está la altitud crítica de un motor alternatorio supercargado?	1	A-la altitud más alta a la que se puede obtener una presión colectiva deseada.	Altitud más alta de B donde la mezcla se puede inclinar a la mejor relación de potencia.	C-La altitud a la que se puede obtener el BMEP máximo permitido.
¿Qué está controlado por la puerta de desechos de un motor recíproco turbo-cobrado?	2	Ratio de engranaje A-SuperCharger.	Descarga de gas de escape B.	Apertura de acelerador C.
En condiciones normales de operación, ¿qué combinación de MAP y RPM producen el desgaste más severo, la fatiga y el daño a los motores recíprocos de alto rendimiento?	1	A-High RPM y MAPO BAJO.	RPM B-BAJO Y ALTO MAP.	RPM C-High y altas mapas.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cómo se clasifican los motores de la turbina?	1	A-el tipo de compresor o combinación de Compresores que usan.	B-El método en el que se enciende la mezcla de aire / combustible.	C-El flujo de aire a través del motor y cómo se produce el poder.
¿Qué lugar en el motor Turbojet se somete a la temperatura más alta?	3	Descarga de un compresor.	Boquillas de pulverización de combustible B.	Entrada de turbina C.
Un comienzo caliente en un motor de turbina es causado por	3	Ignición fallida.	B-el incapacidad del motor para acelerar.	C-Demasiado combustible en la cámara de combustión.
La restricción más importante para la operación de los motores Turbojet o TurboProprop es	2	Velocidad de compresor de limitación A.	Temperatura de los gases de escape de limitación B.	Torque de limitación de C.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué caracteriza a un puesto de compresor transitorio?	3	Un rugido fuerte, constante acompañado de pesado estremecedor	Pérdida repentina de empuje acompañada por un fuerte gemido.	C-intermitente "Bang", como se realizan reversiones de fogones y flujo.
¿Qué evita que los motores de turbina desarrollen puestos de compresor?	3	Calor de válvulas-combustible de un efice.	Sistema B-TKS	Válvulas de sangrado C-compresor C.
¿Qué indica que se ha desarrollado un puesto de compresor y se mantiene estable?	1	Vibraciones y rugidos fuertes.	B-ocasional ruidosa "bang" y reversión de flujo.	C-Pérdida completa de energía con una reducción severa en la velocidad del aire.
¿Qué tipo de puesto de compresor tiene el mayor potencial para daños severos del motor?	3	Parada intermitente "Backfire".	Puesto de "BackFire Backfire" B-transitorio.	Puesto de reversión de flujo continuo, continuo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué recuperación sería apropiada en caso de parto del compresor?	2	A-Reduce el acelerador y luego avance rápidamente el acelerador para disminuir el ángulo de ataque en las cuchillas del compresor, creando más flujo de aire.	B-Reduce el acelerador y luego avance lentamente el acelerador nuevamente y disminuya el ángulo de ataque del avión.	C-Avance el acelerador lentamente para aumentar el flujo de aire y disminuir el ángulo de ataque en una o más cuchillas de compresor.
La potencia equivalente del eje (ESESHP) de un motor turbo-proponer es una medida de	2	Turbina de la turbina Temperatura.	Potencia de eje B y empuje de chorro.	Sólo empuje de la propulsora C.
El consumo de combustible específico mínimo del motor de turbo-proponer normalmente está disponible en qué rango de altitud?	2	A-10,000 pies a 25,000 pies.	B-25,000 pies a la tropopausia.	C-la tropopausia a 45,000 pies.
¿Qué efecto tendría un cambio en la temperatura ambiente o la densidad del aire en el rendimiento del motor de la turbina de gas?	3	A, ya que la densidad del aire disminuye, aumenta el empuje.	B-a medida que aumenta la temperatura, aumenta el empuje.	C-A medida que aumenta la temperatura, el empuje disminuye.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
A medida que disminuye la presión del aire exterior, la salida de empuje será	3	Aumento a un aumento debido a una mayor eficiencia de aviones a chorro en aire fino.	B-sigue siendo lo mismo ya que la compresión del aire de entrada compensará cualquier disminución de la presión del aire.	C-disminución debido a mayor altitud de densidad.
El aire de baja presión disminuye el rendimiento de las aeronaves porque	2	A-El aire es más denso que el aire de presión más alto.	B-El aire es menos denso que el aire de alta presión.	C-Air se expande en el motor durante la combustión. proceso.
¿Qué efecto, en su caso, ¿tiene la temperatura ambiente alta en la salida de empuje de un motor de turbina?	1	A-empuje se reducirá debido a la disminución en el aire. densidad.	El empuje B seguirá siendo el mismo, pero la temperatura de la turbina será mayor.	El empuje C será mayor porque se extrae más energía térmica del aire más caliente.
¿Qué efecto tiene la alta humedad relativa con la máxima potencia potencia de los motores de aeronaves modernos?	2	A-ni turbojet ni motores recíprocos son afectado.	Los motores de reciprocidad B experimentarán una pérdida significativa de BHP.	Los motores C-Turbojet experimentarán una pérdida significativa de empuje.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el nombre de un área de un área más allá del final de una pista que no contiene obstrucciones y se puede considerar al calcular el rendimiento de despegue de aeronaves con turbina?	1	A- Clearway.	B- stopway.	Plano de separación de obstrucción C.
¿Qué es un área identificada por el término "stopway"?	2	A-un área, al menos el mismo ancho que la pista, Capaz de apoyar un avión durante un despegue normal.	B-un área designada para su uso para desacelerar un despegue abortado.	C-Un área, no tan ancha como la pista, capaz de soportar un avión durante un despegue normal.
¿Para cuál de estos aeronaves es el "Clearway" para una pista particular considerada en las limitaciones de peso de despegue?	2	A, esos aeronaves de transporte de pasajeros certificados entre el 26 de agosto de 1957 y el 30 de agosto de 1959.	Aviones de transporte con motor B-Turbine-Powered Certificado después del 30 de septiembre de 1958.	C-U.S. Aviones de transporte aéreo certificado certificado después del 29 de agosto de 1959.
¿Cuál es una definición de velocidad V2?	2	Velocidad de decisión de despegue.	Velocidad de seguridad B-TAKEOFF.	Velocidad de despegue mínimo C.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad mínima inexica?	1	A-vmu.	B-vmd.	C-VFC
La velocidad máxima durante el despegue de que el piloto puede cancelar el despegue y detener el avión dentro de la distancia de parada de aceleración es	3	A-V2.	B-vref.	C-V1.
La velocidad mínima durante el despegue, siguiendo una falla del motor crítico en VEF, en el que el piloto puede continuar el despegue y lograr la altura requerida por encima de la superficie de despegue dentro de la distancia de despegue se indica por símbolo	2	A-v2min.	B-v1.	C-VLOF.
El símbolo para la velocidad a la que se supone que el motor crítico falla durante el despegue es	3	A-V2.	B-v1.	C-VEF.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué factor de rendimiento disminuye a medida que aumenta el peso bruto del avión, para una pista determinada?	1	Velocidad de falla en el motor crítica.	Velocidad de rotación B.	C-acelerate-stop distancia.
¿Qué condición tiene el efecto de reducir la velocidad de falla crítica del motor?	1	A-Slush en la pista o antideslizante inoperante.	Peso bruto b al bajo.	Altitud C-alta densidad
¿Qué efecto tiene una pendiente de pista cuesta arriba en el desempeño de despegue?	1	A-Aumenta la distancia de despegue.	B-disminuye la velocidad de despegue.	C-disminuye la distancia de despegue.
¿Qué condición reduce la pista requerida para el despegue?	3	Una velocidad aérea más alta que recomendada antes de la rotación.	Densidad de aire B-más bajo que-estándar.	C-MOCE CONCURSO CON EL COMPONENTE DE CAUSHING.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Usted está saliendo después del touchdown y decida que realmente necesita abortar su aterrizaje y despegue. Su avión está en 116 nudos y sus motores han reducido a un 71% inactivo. Necesita un V2 de 142 para levantar y escalar de forma segura. El avión requerirá 6 segundos para acelerarse después de que los motores se llenen hasta el empuje de despegue, lo que requiere 4 segundos. ¿Cuánta pista necesitará para un aborto de aterrizaje seguro desde su punto de decisión? (Use un promedio de 129 nudos de velocidad a tierra.)	2	A-1,738 pies.	B-2,178 pies.	C-3,601 pies.
Touchdes de largo con una velocidad de 145 nudos en una pista de 9,001 pies y el frenado no funciona, por lo que decides despegar y escalar. Los motores requieren 5 segundos para limpiar y luego el avión requiere 10 segundos de tiempo de aceleración para despegar nuevamente. El marcador de 5,000 pies parpadea. ¿Tienes suficiente pista para levantar? (Use 132 nudos para la velocidad promedio).	2	A-si, habrá un margen de 850 pies y casi 3 segundos de tiempo de decisión.	B-Sí, habrá un margen de 2,001 pies y casi 5 segundos de tiempo de decisión.	C-No, la pista es de 1,340 pies demasiado cortos y mi decisión es de aproximadamente 6 segundos demasiado tarde.
Touchdown de largo con una velocidad de 145 nudos en una pista de 8,501 pies y el frenado no funciona, por lo que decides despegar y escalar. Los motores requieren 5 segundos para limpiar y luego el avión requiere 10 segundos de aceleración para despegar nuevamente. El	3	A: sí, habrá un margen de aproximadamente 850 pies, lo que es casi 3 segundos de tiempo de decisión.	B-Sí, habrá un margen de casi 101 pies, lo que es de aproximadamente 1,5 segundos de tiempo de decisión.	C-No, la pista es de 99 pies demasiado corta y mi decisión fue de aproximadamente 0,4 segundos demasiado tarde.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
marcador de 4,000 pies brilló hace 2 segundos. ¿Tienes suficiente pista para levantar? (Use 143 nudos para la velocidad de tierra promedio debido a la vaca obligal).				
Un error de despegue típico es	1	Rotación a-retrasada, que puede extender la distancia de ascenso.	Rotación prematura B, que puede aumentar la distancia de despegue.	Rotación c-extendida, que puede degradar la aceleración.
Las velocidades de despegue excesivas pueden resultar en aproximadamente una	3	Aumento de la distancia de despegue a-4% para cada 1% de velocidad de despegue adicional.	Aumento de la distancia B-1% de despegue para cada 2% de velocidad de despegue adicional.	Aumento de distancia de despegue C-2% para cada 1% de velocidad de despegue adicional.
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55.) ¿Cuál es la velocidad de seguridad de despegue para las condiciones de operación R-1?	1	A-128 nudos.	B-121 nudos.	C-133 nudos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55.) ¿Cuál es la velocidad de rotación para las condiciones de operación R-2?	3	A-147 nudos.	B-152 nudos.	C-146 nudos.
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55). ¿Qué son las velocidades V1, VR y V2 para las condiciones de operación R-3?	2	A-143, 143 y 147 nudos.	B-138, 138 y 142 nudos.	C-136, 138 y 143 nudos.
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55.) ¿Qué son las fallas críticas del motor y las velocidades de seguridad de despegue para las condiciones de operación R-4?	2	A-131 y 133 nudos.	B-123 y 134 nudos.	C-122 y 130 nudos.
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55). ¿Qué son las velocidades de rotación y ERROR V2 para las condiciones de operación R-5?	1	A-138 y 143 nudos.	B-136 y 138 nudos.	C-134 y 141 nudos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 237 y 238.) Dadas las siguientes condiciones, ¿cuáles son las velocidades de despegue V?	1	A-V1 133 KTS, VR 140 KTS, V2 145 KTS	B-V1 140 KTS, VR 140 KTS, V2 145 KTS.	C-V1 138 KTS, VR 141 KTS, V2 145 KTS.
Consulte las Figuras 363 y 429.) A una temperatura reportada de 10 ° C con COWL anti-hielo encendido y empaquetadas, el ajuste de empuje de despegue es	1	A-90.0%	B- 89.1%.	C - 87.4%.
(Consulte las Figuras 330 y 428). A una temperatura reportada de 30 ° C con sangrados de motor cerrados, el ajuste de empuje de despegue es	1	A-91.9%.	B - 87.4%.	C-90.9%.
Consulte las Figuras 329 y 428.) A una temperatura reportada de 20 ° C con sangrados de motor cerrados, la configuración de empuje de despegue es	2	A- 92.1%	B-92.3%	C-88.4%.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 329 y 429). A una temperatura reportada de -10 ° C con COWL anti-hielo encendido y empaquetada, el ajuste de empuje de despegue es	2	A- 87.0%.	B - 87.2%	C - 87.7%.
(Consulte las Figuras 332 y 428). A una temperatura reportada de 5 ° C con los sangrados del motor, la configuración de empuje de despegue es	3	A- 87.0%	B - 87.2%	C-88.2%.
(Consulte la Figura 393.) (Nota: los solicitantes pueden solicitar una copia impresa de las gráficas o gráficas para su uso al calcular la respuesta. Todas las páginas impresas deben devolverse a la prueba Proctor.) Con una avena de 10 ° C, separador inercial en bypass y calentador de cabina, calcula el par máximo para que la subida sea	2	A-1,795 FT-LBS.	B-1,695 FT-LBS.	C-1,615 FT-LBS.
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55.) ¿Cuál es el EPR de despegue para las condiciones de operación R-1?	3	A-2.04.	B- 2.01.	C-2.035.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55.) ¿Cuál es el EPR de despegue para las condiciones de operación R-2?	1	A- 2.19.	B- 2.18.	C-2.16.
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55.) ¿Cuál es el EPR de toma de despegue para las condiciones de operación R-3?	3	A- 2.01	B-2.083.	C-2.04
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55.) ¿Cuál es el EPR de toma de despegue para las condiciones de operación R-4?	2	A-2.06.	B- 2.105.	C- 2.11.
(Consulte las Figuras 46, 53 y 55.) ¿Cuál es el EPR de despegue para las condiciones de operación R-5?	1	A-1.98.	B- 1.95.	C-1.96.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿A qué velocidad, con referencia a L / Dmax, se produce la tasa máxima de subida para un avión a chorro?	1	A-A velocidad mayor que la de L / Dmax.	B-A velocidad igual a la para L / Dmax.	C-A velocidad menor que eso para L / Dmax.
(Consulte la Figura 271.) Para obtener un despegue de la pista 25L en LAX, ¿cuál es el gradiente mínimo de escalada que ATC espera que la aeronave mantenga?	2	A-500 pies por minuto de ascenso.	B-200 pies por minuto de ascenso.	C-400 pies por minuto de ascenso.
Consulte la Figura 474.) ¿Cuál es el gradiente bruto de la escalada con las siguientes condiciones?	1	A-0.052%	B-0.020%	C-0.074%
(Consulte las Figuras 56, 57 y 58). ¿Cuál es la distancia a tierra cubierta durante la escalada en ruta para las condiciones de operación V-1?	1	A-145 nm.	B-137 NM	C-134 nm.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 56, 57 y 58). ¿Cuál es la distancia a tierra cubierta durante la escalada en ruta para las condiciones de operación V-2?	3	A-84 NM.	B-65 NM.	C-69 NM.
(Consulte las Figuras 56, 57 y 58). ¿Cuál es la distancia a tierra cubierta durante la escalada en ruta para las condiciones de operación V-3?	2	A-95 nm.	B-79 NM.	C-57 nm.
(Consulte las Figuras 56, 57 y 58). ¿Cuál es la distancia a tierra cubierta durante la escalada en ruta para las condiciones de operación V-4?	1	A-63 NM.	B-53 NM	C-65 NM.
(Consulte las Figuras 56, 57 y 58). ¿Cuál es la distancia a tierra cubierta durante el ascenso en ruta para las condiciones de operación V-5?	3	A-70 nm	B-52 NM.	C-61 NM.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 56, 57 y 58). ¿Cuánto combustible se quema durante el ascenso en ruta para las condiciones de operación V-1?	3	A-4,100 libras.	B-3,600 libras.	C-4,000 libras.
Consulte las Figuras 56, 57 y 58.) ¿Cuánto combustible se quema durante la escalada en ruta para las condiciones de operación V-2?	1	A-2,250 libras.	B-2,600 libras.	C-2,400 libras.
(Consulte las Figuras 59 y 60.) ¿Qué es el EPR de escala máxima para las condiciones de operación T-1?	1	A-1.82.	B-1.96.	C-2.04.
(Consulte las Figuras 59 y 60.) ¿Qué es el EPR continuo máximo para las condiciones de operación T-2?	3	A- 2.10	B- 1.99.	C-2.02.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 59 y 60.) ¿Qué es el EPR de crucero máximo para las condiciones de operación T-3?	3	A- 2.11.	B-2.02.	C-1.90.
Consulte las Figuras 59 y 60.) ¿Qué es el EPR de escala máxima para las condiciones de operación T-4?	3	A-2.20.	B - 2.07.	C-2.06.
(Consulte las Figuras 59 y 60.) ¿Qué es el EPR continuo máximo para las condiciones de operación T-5?	2	A-2.00.	B-2.04.	C-1.96
(Consulte la Figura 231.) Dadas las siguientes condiciones, ¿cuál es el límite de escalada de despegue?	1	A- 136,000 LB.	B- 137,500 lb.	C- 139,000 LB.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 48, 49 y 50). ¿Cuál es la distancia a tierra cubierta durante la escalada en ruta para las condiciones de operación W-1?	1	A-104.0 nm.	B-99.2 nm.	C-109.7 nm.
(Consulte las Figuras 48, 49 y 50). ¿Cuál es el peso de la aeronave en la parte superior de la escalada para las condiciones de operación W-1?	2	A-81,600 libras.	B-81,400 libras.	C-81,550 libras.
¿A qué velocidad, con referencia a L / Dmax, se produce el rango máximo para un avión a chorro?	3	A-A velocidad menor que la de L / Dmax.	B-A velocidad igual a la para L / Dmax.	C-A velocidad mayor que la de L / Dmax.
¿Qué debe hacer un piloto para mantener el rendimiento del avión de "Mejor rango" cuando se encuentra un viento de cola?	3	Aumento de la velocidad.	Velocidad de mantenimiento de B.	Velocidad de disminución de C.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué procedimiento produce el consumo mínimo de combustible para una etapa determinada del vuelo de cruceros?	1	Aumento de la velocidad para un viento en contra.	Velocidad de aumento de B para un viento de cola.	C-Aumente la altitud para un viento en contra, disminuir la altitud para un viento de cola.
¿Qué factor de rango máximo disminuye a medida que disminuye el peso?	3	Un ángulo de ataque.	B-altitud.	C-Airspeed.
¿El rendimiento máximo de rango de una aeronave de Turbojet se obtiene por qué procedimiento se reduce el peso de la aeronave?	2	Una velocidad o altitud creciente.	Altitud creciente de B o velocidad decreciente.	Velocidad de aumento de C o altitud decreciente.
¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de estancamiento o la velocidad de vuelo estable mínima a la que se controla el avión?	2	A-VS0.	B-vs.	C-VS1.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad mínima de vuelo estable o la velocidad de estancamiento en la configuración de aterrizaje?	3	A-vs	B-vs1.	C-VS0.
¿Qué efecto tiene el aterrizaje en los aeropuertos de alta elevación en la velocidad del suelo con condiciones comparables relacionadas con la temperatura, el viento y el peso del avión?	1	A-más alto que a bajo elevación.	B-inferior que en la elevación baja.	C-Lo mismo que en baja elevación.
¿Cómo deben aplicarse los inversores de empuje para reducir la distancia de aterrizaje para el avión Turbojet?	1	A-inmediatamente después del contacto del suelo.	B-inmediatamente antes del touchdown.	C-Después de aplicar el frenado máximo de la rueda.
Tras el aterrizaje, los inversionistas de empuje.	2	A, se requieren para obtener las distancias de parada calculadas.	B-debe implementarse tan pronto como la rueda de la nariz esté en contacto firme con la pista.	C-debe implementarse inmediatamente al aterrizar cuando las velocidades aéreas son más altas.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Debajo de qué condición durante el rodillo de aterrizaje son los frenos principales de las ruedas con la máxima eficacia?	1	A-cuando se ha reducido la elevación del ala.	B-at High GroundSpeeds.	C-Cuando las ruedas están bloqueadas y patinando.
¿A qué velocidad mínima (redondeada) podría ocurrir hidoplainización dinámica en los neumáticos principales que tienen una presión de 121 psi?	2	A-90 nudos.	B-99 nudos.	C-110 nudos.
¿A qué velocidad mínima comenzará la hidoplainización dinámica si un neumático tiene una presión de aire de 70 psi?	3	A-85 nudos	B-80 nudos.	C-75 nudos.
Una definición del término "hidroquiado viscoso" es donde	2	A-El avión monta en el agua estancada.	B-A Película de humedad cubre la parte pintada o recubierta de caucho de la pista.	C-Los neumáticos del avión en realidad están montando en una mezcla de vapor y caucho derretido.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué término describe el hidrobo que ocurre cuando el neumático de un avión se detiene de manera efectiva una superficie de pista suave por vapor generado por la fricción?	1	Hidroplano de goma a-revertido.	Hidroplaning B-dinámico.	Hidoplaining C-viscoso.
¿Cuál es el mejor método de reducción de la velocidad si se experimenta la hidrovedad en el aterrizaje?	3	Aplicar solo el frenado de la rueda principal completa.	B-Aplique la rueda de la nariz y el frenado de la rueda principal alternativamente y bruscamente	C-aplique frenado aerodinámico a la máxima ventaja.
¿En qué condiciones podría esperar un piloto la posibilidad de hidrogar?	1	A-al aterrizar en una pista húmeda que está cubierta de caucho de aterrizajes anteriores.	B-al salir de una pista ranurada con menos de milésima de pulgada de agua.	C-Cuando la velocidad de lapso adiabática es alta, y el vapor se está elevando desde la superficie de aterrizaje.
¿Qué efecto, si lo hubiera, aterrizará a una velocidad de touchdown más alta que recomendada en el hidrobo?	3	A-sin efecto sobre la hidroplaneo, pero aumenta el aterrizaje. rollo.	B-reduce el potencial de hidroplasto si se aplica un frenado pesado.	C-aumenta el potencial de hidroplano independientemente del frenado.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué se requiere la longitud efectiva de la pista para un avión con motor turbojet en el aeropuerto de destino si se pronostica que las pistas se húmedas o resbaladizan en la ETA?	2	A-70 por ciento de la pista real disponible, desde una altura de 50 pies sobre el umbral.	B-115 por ciento de la longitud de la pista requerida para una pista seca.	C-115 por ciento de la longitud de la pista requerida para una pista húmeda.
Acercarse a la pista 1 ° por debajo del glidepath puede agregar cuántos pies a la distancia de aterrizaje?	2	A-250 pies.	B-500 pies.	C-1,000 pies.
Llegar a través de la pista 10 nudos sobre VreF agregaría aproximadamente cuántos pies a la distancia de aterrizaje en seco?	3	A-800 pies.	B-1,700 pies.	C-2,800 pies.
(Consulte las Figuras 327 y 457.) Con un peso de 69,000 libras, flaps 45, vientos tranquilos, el Vref es	1	A-136 nudos.	B-133 nudos.	C-129 nudos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 331 y 457.) ¿Qué se necesitará la velocidad de aproximación y la distancia de aterrizaje al aterrizar a un peso de 75,000 libras en una pista seca con vientos tranquilos?	3	A-131 nudos y 5,600 pies.	B-141 nudos y 4,600 pies.	C-141 nudos y 5,600 pies.
¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de crucero de diseño?	1	A-VC.	B-vs.	C-VA.
¿Cómo puede el aire turbulento causar un aumento en la velocidad de estancamiento de un perfil aerodinámico?	1	A-un cambio abrupto en el viento relativo.	B-A Disminución del ángulo de ataque.	C-repentina disminución en el factor de carga.
Si se encuentra la turbulencia severa, ¿qué procedimiento se recomienda?	2	A-Mantener una altitud constante.	B-Mantenga una actitud constante.	C-Mantener la velocidad del aire constante y la altitud

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué símbolo de velocidad indica la velocidad máxima de límite de operación para un avión?	2	A-VLE.	B-VMO / MMO.	C-VLO / MLO.
(Consulte las Figuras 68 y 69). ¿Cuáles son las configuraciones de IAS y EPR recomendadas para mantener en condiciones de operación O-1?	3	A-219 nudos y 1.83 EPR.	B-223 nudos y 2.01 EPR	C-217 nudos y 1.81 EPR.
(Consulte las Figuras 68 y 69.) ¿Cuáles son las configuraciones de IAS y EPR recomendables para mantener en condiciones de operación O-5?	3	A-219 nudos y 1.28 EPR.	B-214 nudos y 1.26 EPR.	C-218 nudos y 1.27 EPR.
(Consulte las Figuras 68 y 69). ¿Qué es el combustible aproximado consumido al mantener en condiciones de operación O-1?	1	A-1,625 libras.	B-1,950 libras.	C-2,440 libras.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Consulte la Figura 421.) Está despegando de una pista con un curso magnético de 330 °. Los vientos informados de la torre son de 290 ° a 25 nudos. El componente de viento de cabeza computado para el despegue es	1	A-19 nudos.	Nudos B-25.	C-16 nudos.
(Consulte las Figuras 287 y 421). Los vientos se reportan como 220/15. Compute el componente de viento de la tapa, esperando un despegue de la pista 33. Calculas el viento de la cola para ser	3	A-14 nudos	B-10 nudos.	C-5 nudos.
(Consulte la Figura 422.) A un peso de 68,500 libras con engranaje y flaps para arriba, encuentra la velocidad del puesto de referencia para ser	3	A-148 nudos.	B-145 nudos.	C-142 nudos
(Consulte la Figura 459.) Con una carga útil de 20,000 libras, la gama de aves aún es	2	A-1,350 nm.	B-1,410 NM.	C-1,590 NM.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 459.) Para una carta suplementaria, se requiere un rango de aire de 2,250 nm. La carga útil para este viaje sin escalas es	1	A-5,100 libras.	B-5,900 libras.	C-6,100 libras.
(Consulte la Figura 417). Puede encontrar una computadora de datos de datos de aire enumerada en el MEL como inoperante, dejando una operativa de ADC durante su inspección de libro de registro de prefluz. Esto significa el vuelo	3	Los niveles de vuelo no rvsm que deben volar por encima de FL330.	B-solo pueden volar entre FL290.	C-debe permanecer debajo de FL290 a menos que el despacho obtenga una desviación de ATC.
¿Qué acción es apropiada al encontrar la primera ondulación de la turbulencia de aire claro (CAT)?	3	A-Extiend Flaps para disminuir la carga de ala.	Engranaje B-extender para proporcionar más arrastrar y aumentar la estabilidad.	C-Ajuste la velocidad del aire a la recomendada para el aire áspero.
(Consulte la Figura 473.) ¿Cuál es el peso máximo de despegue per-misible con una altitud de aeródromo de 7,300 pies y una temperatura del aire exterior de 24 ° C?	3	A-65,000 libras	B-62,400 libras	C-63,800 libras.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si se produce una falla en el motor a una altitud por encima del techo de un solo motor, ¿qué velocidad del aire debe mantenerse mantenidas?	2	A-VMC.	B-vyse.	C-VXSE.
¿Cuál es la pérdida de rendimiento resultante cuando un motor en un aeroplano de doble motor falla?	2	A-reducción de la velocidad aérea de crucero en un 50 por ciento.	B-Reducción de ascenso en 80 a 90 por ciento.	C-Reducción de todo el desempeño en un 50 por ciento.
¿Bajo qué condición es VMC lo más alto?	2	Un peso bruto es en el valor máximo permitido.	B-CG está en la posición permitida más trasera.	C-CG está en la posición permitida más adelante.
¿Qué requisito operacional debe ser observado por un operador comercial cuando se transfiere un avión grande, de tres motores, de Turbojet de Turbojet de una instalación a otra para reparar un motor inoperante?	3	A-La distancia de despegue computado para alcanzar V1 no debe exceder el 70 por ciento de la longitud efectiva de la pista.	B-El tiempo existente y previsto para la salida, en ruta, y el enfoque debe ser VFR.	C-No se pueden transportar pasajeros.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se le asigna a ferry un avión grande, de tres motores, de Turbojet desde una instalación a otra para reparar un motor inoperante. Sabes que estás restringido a	2	El tiempo A-VFR para despegue, en ruta y aterrizaje.	Los miembros de la tripulación de vuelo B solo a bordo.	C-A Distancia de despegue calculada para alcanzar V1 que no puede exceder el 70 por ciento de la longitud efectiva de la pista.
Un operador comercial planea transmitir un avión grande, de cuatro motores, de motor alternativo, de una instalación a otra para reparar un motor inoperante. ¿Cuál es un requisito operacional para el vuelo de tres motores?	2	A-El peso bruto al despegue, no puede exceder el 75 por ciento del peso bruto certificado máximo.	Las condiciones del clima B en los aeropuertos de despegue y destino deben ser VFR.	C-La distancia de despegue calculada para alcanzar V1 no debe exceder el 70 por ciento de la longitud efectiva de la pista.
¿Qué requisito operacional debe observarse al transferir un avión de transporte aéreo cuando uno de sus tres motores de turbina es inoperante?	1	A-Las condiciones climáticas en el despegue y el destino deben ser VFR	B-El vuelo no se puede realizar entre la puesta de sol oficial y el amanecer oficial.	Las condiciones climáticas de C deben exceder los mínimos de VFR básicos para toda la ruta, incluido el despegue y el aterrizaje.
¿Qué requisito operacional se debe observar al transferir un avión grande y motorizado en el motor de turbina cuando uno de sus motores es inoperante?	1	A-Las condiciones climáticas en el despegue y el destino deben ser VFR.	Las condiciones del clima B deben exceder los mínimos de VFR básicos para toda la ruta, incluido el despegue y el aterrizaje.	C-El vuelo no se puede realizar entre el atardecer oficial y el amanecer.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando un avión con motor de turbina, se debe ferrar a otra base para la reparación de un motor inoperante, ¿qué requisito operacional debe ser observado?	1	A-sólo los miembros de la tripulación de vuelo requeridos pueden estar en abordar el avion.	B-El tiempo existente y previsto para la salida, en ruta, y el enfoque debe ser VFR.	C-No Pasajeros, excepto el personal de mantenimiento autorizado, se puede llevar.
(Consulte la Figura 70). ¿Cuántos minutos de tiempo de descarga se requieren para alcanzar un peso de 144,500 libras?	2	A-13 minutos.	B-15 minutos.	C-16 minutos.
(Consulte las Figuras 71 y 72.) ¿Qué es la altitud aproximada de la presión de nivelado después de la deriva en condiciones de operación D-5?	2	A-8,800 pies.	B-9,600 pies.	C-13,000 pies.
(Consulte las Figuras 394 y 395). Con una altitud de presión del aeropuerto de 6,000 pies y una avena de 10 ° C, un separador inercial normal, y un vino de cola de 2 nudos, la distancia de rodadura de tierra de despegue de campo corta se calcula como	3	A-3,540 pies.	B-2,015 pies.	C-2,217 pies.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 298, 394 y 395). Con una avena de 30 ° C, un separador inercial establecido a la normalidad, y un viento de 12 nudos, calcula la distancia de despegue de campo corta para borrar un obstáculo de 50 pies para ser	2	A-3,510 pies.	B-3,833 pies.	C-4,370 pies.
(Consulte la Figura 398.) Con una Avena de 20 ° C, un separador inercial normal y el peso bruto de 8,750 libras, calcula el gradiente de ascenso a 8,000 pies para ser	3	A-495 FT / NM.	B-410 FT / NM.	C-330 FT / NM.
(Consulte la Figura 398). Con una avena de 0 ° C, un separador interno en bypass, el calor de la cabina, y un peso bruto de 8,750 libras, el cálculo del gradiente de ascenso a 6,000 pies es	1	A-495 pies por náutico MIL	B-535 pies por milla náutica.	C-545 pies por milla náutica.
(Consulte la Figura 399). Con una Avena de 15 ° C, un separador de inercia establecido en el bypass, y un peso bruto de 8,750 libras, calcula el combustible de ascenso a 12,000 pies para ser	2	A-105 lbs.	B-112 lbs.	C-147 lbs.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 1.) ¿Cuál es la distancia máxima de aterrizaje que puede ser utilizada por un aeroplano de categoría de transporte pequeño, alimentado por turbopropeler, para aterrizar en RWY 24 (seco) en el aeropuerto alternativo?	3	A-5,490 pies.	B-6,210 pies.	C-6,405 pies.
(Consulte la Figura 2.) ¿Cuál es la distancia máxima de aterrizaje que puede ser utilizada por un aeroplano de categoría de transporte pequeño, alimentado por motor a turbina para aterrizar en RWY 19 (seco) en el aeropuerto de destino?	1	A-5,160 pies.	B-5,820 pies.	C-6,020 pies.
(Consulte la Figura 2.) ¡Puede una categoría de transporte pequeña, un avión con motor de turbina que tiene una distancia de aterrizaje calculada de 5,500 pies use una o ambas pistas representadas en la ilustración en el aeropuerto de destino.	1	A, ni RWY 1 ni RWY 19 se pueden usar si existen condiciones secas.	Solo se puede usar RWY 19 RWY 19, siempre que existan condiciones secas.	C-RWY 1 o RWY 19 se pueden usar si las condiciones están húmedas o secas.
(Consulte la Figura 2.) ¿Cuál es la distancia máxima de aterrizaje que se puede usar para una categoría de no transporte, un avión accionado por turboopropeler para aterrizar en RWY 1 (seco) en el aeropuerto alternativo?	2	A-5,010 pies.	B-5,845 pies.	C-6,020 pies.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 13.) Dadas las siguientes condiciones, ¿cuál es la distancia de despegue durante un obstáculo de 50 pies?	3	A-1,750 pies.	B-2,800 pies.	C-2,550 pies.
(Consulte la Figura 14.) Dadas las siguientes condiciones, ¿cuál es la longitud del campo de parada de aceleración?	3	A-2,500 pies.	B-2,850 pies.	C-3,050 pies.
(Consulte la Figura 26.) ¿Cuáles son los tiempos y la distancia para descender de 18,000 pies a 2,500 pies?	1	A-10.3 minutos, 39 nm.	B-9.8 minutos, 33 nm.	C-10.0 minutos, 36 nm.
(Consulte la Figura 26.) ¿Cuáles son las distancias y el consumo de combustible para descender de 22,000 pies a 4,500 pies?	2	A-44 NAM, 117 libras.	B-48 NAM, 112 libras.	C-56 Nam, 125 libras.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 26). ¿Cuáles son los tiempos y la distancia para descender de 16,500 pies a 3,500 pies?	3	A-9.3 minutos, 37 nam.	B-9.1 minutos, 35 nam.	C-8.7 minutos, 33 nam.
(Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Cuál es el tiempo de viaje para las condiciones de operación X-1?	3	A-4 horas 5 minutos.	A-4 horas 5 minutos.	C-4 horas.
(Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Cuál es el tiempo de viaje para las condiciones de operación X-2?	2	A-5 horas 5 minutos.	B-6 horas 15 minutos.	C-5 horas 55 minutos.
Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Cuál es el tiempo de viaje para las condiciones de operación X-3?	3	A-4 horas 15 minutos.	B-3 horas 40 minutos.	C-4 horas.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Cuál es el tiempo de viaje para las condiciones de operación X-4?	2	A-6 horas 50 minutos.	B-5 horas 45 minutos.	C-5 horas 30 minutos
(Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Cuál es el tiempo de viaje para las condiciones de operación X-5?	1	A-2 horas 55 minutos.	B-3 horas 10 minutos.	C-2 horas 59 minutos.
(Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Cuál es el combustible de viaje para las condiciones de operación X-1?	2	A-25,000 libras.	B-26,000 libras.	C-24,000 libras.
(Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Qué es el combustible de viaje para las condiciones de operación X-2?	3	A-33,000 libras.	B-28,000 libras.	C-35,000 libras.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Cuál es el combustible de viaje para las condiciones de operación X-3?	2	A-36,000 libras.	B-34,500 libras.	C-33,000 libras.
(Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Cuál es el combustible de viaje para las condiciones de operación X-4?	1	A-33,000 libras	B-31,500 libras.	C-34,000 libras.
(Consulte las Figuras 61 y 62.) ¿Cuál es el combustible de viaje para las condiciones de operación X-5?	3	A-15,000 libras.	B-20,000 libras.	C-19,000 libras.
(Consulte las Figuras 66 y 67.) ¿Cuál es el tiempo de viaje corregido para el viento en condiciones de operación Z-1?	2	A-58.1 minutos.	B-51.9 minutos.	C-54.7 minutos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 66 y 67.) ¿Cuál es el tiempo de viaje corregido para el viento en condiciones de operación Z-2?	3	A-1 hora 35 minutos	B-1 hora 52 minutos.	C-1 hora 46 minutos.
(Consulte las Figuras 66 y 67.) ¿Cuál es el tiempo de viaje corregido para el viento en condiciones de operación Z-3?	2	A-2 horas 9 minutos	B-1 hora 59 minutos.	C-1 hora 52 minutos.
(Consulte las Figuras 66 y 67.) ¿Cuál es el tiempo de viaje corregido para el viento en condiciones de operación Z-4?	2	A-48.3 minutos.	B-50.7 minutos.	C-51.3 minutos.
(Consulte las Figuras 66 y 67.) ¿Cuál es el tiempo de viaje corregido por el viento en condiciones de operación Z-5?	1	A-1 hora 11 minutos.	B-56 minutos	C-62 minutos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 66 y 67.) ¿Qué es el consumo de combustible estimado para las condiciones de operación Z-1?	1	A-5,230 libras.	B-5,970 libras.	C-5,550 libras.
(Consulte las Figuras 297 y 481). Con una temperatura denunciada de 0 ° C, a 500 pies AGL después del despegue y la velocidad del aire de 145 nudos, el radio de turno es	2	A-7,850 pies.	B-8,150 pies.	C-8,450 pies.
(Consulte la Figura 469). Con una Avena de -20 ° C a 20,000 pies y una IAS de 150, el ajuste máximo de par potencia continuo es	2	A- 64%	B-66%.	C-68%.
Un avión de jet está volando en .72 Mach con una avena de -40 ° C. ¿Cuál es la verdadera velocidad del aire?	1	A-430 nudos.	B-452 nudos.	C-464 nudos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en una paleta que tiene las dimensiones de 33.5 × 48.5 pulgadas? Límite de carga del suelo ..... 76 libras/pies cuadrados Peso de la tarima .... 44 lb Dispositivos de amarre .... 27 libras	3	A-857.4 libras.	B-830.4 libras.	C-786.5 libras.
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en un palet que tiene las dimensiones de 36.5 × 48.5 pulgadas? Límite de carga del piso ..... 112 lb/ pies cuadrados Peso de la tarima .... 45 lb Dispositivos de amarre .... 29 libras	2	A- 1,331.8 libras.	B-1,302.8 libras.	C-1,347.8 libras.
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en un palet que tiene las dimensiones de 36.5 × 48.5 pulgadas? Límite de carga del piso ..... 107 lb/ pies cuadrados Peso de la tarima .... 37 lb Dispositivos de amarre .... 33 libras	3	A-1,295.3 libras.	B-1,212.3 libras.	C-1,245.3 libras.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en una paleta que tiene las dimensiones de 42.6 × 48.7 pulgadas?	1	A- 1,611.6 libras	B-1,654.6 libras.	C-1,601.6 libras.
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en una paleta que tiene las dimensiones de 24,6 × 68.7 pulgadas?	2	A-884.1 libras.	B-857.1 libras.	C-841.1 libras.
(Consulte las Figuras 405 a 416.) (Nota: los solicitantes pueden solicitar una copia impresa de las gráficas o gráficas para su uso al utilizar la respuesta. Todas las páginas impresas deben devolverse a la prueba Proctor.) Con la carga Pesos que se muestran en la Figura 414, llena los tanques de combustible al combustible máximo para permanecer bajo el peso bruto máximo y calcular el centro de gravedad. Tus cálculos indican	3	A-En un CG de 200.1, su carga es satisfactoria para las operaciones de vuelo.	B-en un CG de 180.19, debe redistribuir sus cargas.	C-en un CG de 190.27, solo necesita cambiar la carga del pod de carga.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 53 y 55.) ¿Cuál es la configuración de ajuste de la puñalada para las condiciones de operación R-1?	3	A-8 Anu.	B-7-5 / 8 anu.	C-7-3 / 4 anu.
(Consulte las Figuras 53 y 55.) ¿Cuál es la configuración del ajuste de la puñalada para las condiciones de operación R-2?	3	A-5-3 / 4 Anu.	B-7 Anu.	C-6-3 / 4 anu.
(Consulte las Figuras 53 y 55.) ¿Cuál es el ajuste de ajuste de puñalada para las condiciones de operación R-3?	1	A-3 Anu.	B-4-1 / 2 anu.	C-5 Anu.
(Consulte las Figuras 53 y 55.) ¿Cuál es la configuración de ajuste de la puñalada para las condiciones de operación R-4?	2	A-4-1 / 4 anu.	B-4-1 / 2 anu.	C-5 Anu.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 53 y 55.) ¿Cuál es el ajuste de ajuste de puñalada para las condiciones de operación R-5?	3	A-6-3 / 4 anu.	B-8 anu.	C-7-1 / 2 anu.
Consulte las Figuras 405 a 416.) ¿Qué es el antiguo y nuevo CG si 300 libras de carga se mueve desde la Zona 2 a la Zona 3, dadas las siguientes condiciones?	3	A-200.2 y 198.6.	B-196.4 y 199.2.	C-200.4 y 202.
(Consulte la Figura 44.) ¿Qué es el nuevo CG si el peso se elimina del compartimiento delantero en condiciones de carga WS 1?	1	A-27.1 por ciento Mac.	B-26.8 por ciento Mac.	C-30.0 por ciento Mac
(Consulte la Figura 44.) ¿Dónde está el nuevo CG si se agrega el peso al compartimento de AFT en condiciones de carga WS 2?	3	A- + 17.06 Índice del brazo.	B- + 14.82 Brazo de índice.	C- + 12.13 Brazo índice.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 44.) ¿Qué es el nuevo CG si se agrega el peso al compartimiento delantero en condiciones de carga WS 3?	2	A-11.4 por ciento Mac.	B-14.3 por ciento Mac	C-14.5 por ciento Mac.
(Consulte la Figura 44.) ¿Dónde está el nuevo CG si el peso se retira del compartimiento de AFT en condiciones de carga WS 4?	2	A- + 15.53 índice brazo	B- + 8.50 Índice del brazo.	C - 93.51 Brazo de índice.
(Consulte la Figura 44.) ¿Qué es el nuevo CG si el peso se desplaza del avance al compartimiento de AFT en condiciones de carga WS 3?	1	A-29.2 por ciento Mac.	B-33.0 por ciento Mac.	C-28.6 por ciento Mac.
(Consulte la Figura 44.) ¿Qué es el nuevo CG si el peso se desplaza desde la popa al compartimiento delantero en condiciones de carga WS 4?	2	A-37.0 por ciento Mac.	B-23.5 por ciento Mac.	C-24.1 por ciento Mac.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 44.) ¿Dónde está el nuevo CG si el peso listado se desplaza del reenvío a la composición de AFT en condiciones de carga WS 5?	1	A- + 19.15 Índice del brazo.	B- + 13.93 ARM índice.	C - 97.92 Brazo de índice.
(Consulte las Figuras 3, 6, 8, 9, 10 y 11). ¿Qué es el CG en pulgadas de dato debajo de las condiciones de carga AC-1?	2	A-Station 290.3.	B-Station 285.8.	C-Station 291.8.
(Consulte las Figuras 3, 6, 8, 9, 10 y 11). ¿Qué es el cambio de CG si los pasajeros en la fila 1 se mueven a asientos en la fila 9 en condiciones de carga AC-1?	2	A-1.5 pulgadas a popa.	B-5.6 pulgadas de popa.	C-6.2 pulgadas de popa.
Consulte las Figuras 3, 6, 8, 9, 10 y 11). ¿Qué es el cambio de CG si los pasajeros en la fila 1 se mueven a la fila 8, y los pasajeros en la fila 2 se mueven a la fila 9 en condiciones de carga? 2?	3	A-9.2 pulgadas a popa.	B-5.7 pulgadas de popa.	C-7.8 pulgadas de popa.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 3, 6, 8, 9, 10 y 11). ¿Qué es el cambio de CG si se agregan cuatro pasajeros que pesan 170 libras? Dos a asientos en la fila 6 y dos a las asientos en la fila 7 en condiciones de carga AC-3?	1	A-3.5 pulgadas a popa.	B-2.2 pulgadas hacia adelante.	C-1.8 pulgadas de popa.
(Consulte las Figuras 3, 6, 8, 9, 10 y 11). ¿Qué es el cambio de CG si todos los pasajeros en las filas 2 y 4 se eliminan en condiciones de carga AC-4?	3	A-2.5 pulgadas a popa.	B-2.5 pulgadas hacia adelante.	C-2.0 pulgadas de popa.
(Consulte las Figuras 3, 6, 8, 9, 10 y 11). ¿Qué es el cambio CG si los pasajeros en la fila 8 se mueven a la fila 2, y los pasajeros en la fila 7 se mueven a la fila 1 en condiciones de carga AC -5?	2	A-1.0 pulgadas hacia adelante	B-8.9 pulgadas hacia adelante.	C-6.5 pulgadas hacia adelante.
(Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11). ¿Qué es el CG en pulgadas de dato en condiciones de carga AC-6?	1	A-Station 300.5.	B-Station 296.5.	C-Station 300.8.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11.) ¿Qué es el CG en pulgadas de dato debajo de las condiciones de carga AC-7?	3	A-Station 296.0.	B-Station 297.8.	C-Station 299.9.
(Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11) ¿Qué es el CG en pulgadas de dato en condiciones de carga AC-8?	3	A-Station 297.4.	B-Station 298.1.	C-Station 302.0.
(Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11) ¿Qué es el CG en pulgadas de dato en condiciones de carga AC-9?	3	A-Station 296.7.	B-Station 297.1.	C-Station 301.2.
(Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11) ¿Qué es el CG en pulgadas de DATUM en condiciones de carga AC-10?	1	A-Station 298.4.	B-Station 298.1.	C-Station 293.9.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11). ¿Qué es el cambio de CG si 300 libras de carga en la sección A se mueve a la sección H en condiciones de carga AC-6?	1	A-4.1 pulgadas a popa.	B-3.5 pulgadas de popa.	C-4.0 pulgadas de popa.
. (Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11). ¿Qué es el cambio de CG si la carga en la sección F se mueve a la sección A, y se agregan 200 libras de la carga en la sección G en la sección B , bajo condiciones de carga AC-7?	3	A-7.5 pulgadas hacia adelante.	B-8.0 pulgadas hacia adelante.	C-8.2 pulgadas hacia adelante.
Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11). ¿Qué es el CG si todas las cargas en las secciones A, B, J, K y L están desconectadas en condiciones de carga AC-8?	2	A-Station 292.7.	B-Station 297.0.	C-Station 294.6.
Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11.) ¿Qué es el CG si se carga la carga para llevar las secciones F, G y H a la capacidad máxima en condiciones de carga AC-9?	1	A-Station 307.5.	B-Station 305.4.	C-Station 303.5.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 4, 7, 9, 10 y 11). ¿Qué es el cambio de CG si la carga en la sección G se mueve a la sección J en condiciones de carga AC-10?	2	A-2.7 pulgadas a popa.	B-2.4 pulgadas de popa.	C-3.2 pulgadas de popa.
(Consulte las Figuras 5, 7, 9 y 11). ¿Qué límite se excede en condiciones de operación AC-11?	3	Se excede el límite A-ZFW.	El límite de CG B-AFT se excede al despegue.	El límite C-AFT CG se excede al aterrizar el peso.
(Consulte las Figuras 5, 7, 9 y 11). ¿Qué límite (s) se exceden (s) en las condiciones de operación AC-12?	1	Se excede el límite A-ZFW.	Se excede el límite de CG de aterrizaje B.	Se exceden C-ZFW y los límites máximos de peso de despegue.
(Consulte las Figuras 5, 7, 9 y 11). ¿Qué límite, si corresponde, se excede en condiciones de operación AC-13?	2	Se excede el límite de CG A-TAKEFOFF ADRY.	B-no se excede el límite	Se excede el límite de cg de aterrizaje CG.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte las Figuras 5, 7, 9 y 11). ¿Qué límite (s) se exceden (S) en condiciones de operación AC-14?	2	Se excede el límite de ZFW máximo.	Se excede el límite de CG Forward B-TAKEOFF.	Se exceden el peso máximo de aterrizaje máximo y los límites de CG de aterrizaje.
(Consulte las Figuras 5, 7, 9 y 11). ¿Qué límite (s) se exceden (S) en condiciones de operación AC-15?	1	Se excede el límite máximo de peso de despegue.	Se exceden los límites de CG máximo de B-Máximo y se excedan los límites de CG.	Se exceden el peso máximo de despegue y el despegue hacia adelante. Se superan los límites de CG.
. ¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en una paleta que tiene las dimensiones de 34.6 × 46.4 pulgadas?	1	A-914.1 libras.	B-940.1 libras.	C-981.1 libras.
¿Cuál es el peso máximo de palets para un piso con un límite de 140 libras por pie cuadrado y la siguiente información?	3	A-1,099 libras.	B-1,129 libras.	C-1,034 libras.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la carga máxima que se puede colocar en un palet sin exceder el límite de peso del piso de 260 libras por pulgada cuadrada?	1	A-23,606 libras.	B-24,076 libras.	C-24,546 libras.
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en una paleta que tiene las dimensiones de 143 × 125.2 pulgadas?	3	A-25,984.9 libras.	B-25,787.9 libras.	C-25,721.9 libras.
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en una paleta que tiene las dimensiones de 138.5 × 97.6 pulgadas?	2	A-21,840.9 libras	B-21,769.9 libras.	C-22,059.9 libras.
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en un palet que tiene las dimensiones de 96.1 × 133.3 pulgadas?	1	A-21,669.8 libras.	B-21,803.8 libras.	C-22,120.8 libras.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en un palet que tiene las dimensiones de 87.7 × 116.8 pulgadas?	1	A-12,262.4 libras	B-12,448.4 libras.	C-12,311.4 libras.
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en un palet que tiene las dimensiones de 98.7 × 78.9 pulgadas?	3	A-9,896.5 libras.	B-9,735.5 libras.	C-9,681.5 libras.
¿Qué límite mínimo de carga de piso debe tener una aeronave para llevar la siguiente paleta de carga?	3	A-182 LB / SQ FT.	B-180 LB / SQ FT.	C-183 LB / SQ FT.
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en una paleta que tiene las dimensiones de 36 × 48 pulgadas?	1	A-1,948.0 libras.	B-1,995.0 libras.	C-1,981.0 libras.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en un palet que tiene las dimensiones de 76 × 74 pulgadas?	1	A-6,767.8 libras.	B-6,873.7 libras.	C-6,796.8 libras.
¿Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en un palet que tiene las dimensiones de 81 × 83 pulgadas?	3	A-8,403.7 libras.	B-8,321.8 libras.	C-8,290.8 libras.
(Consulte la Figura 127.) ¿Qué altitud es normalmente apropiada para la parte superior del espacio aéreo de Clase D?	2	A- 1,000 pies AGL.	B- 2,500 pies AGL.	C- 3,000 pies AGL.
(Consulte la Figura 127.) ¿Qué altitud es apropiada para la parte superior del espacio aéreo de clase E?	3	A-14,000 pies MSL.	B- 14,500 pies MSL.	C- 18,000 pies MSL.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 127.) ¿Qué altitud es apropiada para la parte superior del espacio aéreo Clase C?	2	A-3,000 pies AGL.	B- 4,000 pies AGL.	C- 3,500 pies MSL.
(Consulte la Figura 127.) ¿Qué altitud es apropiada para la parte superior del espacio aéreo de la clase?	1	A- FL600.	B- fl450.	C- fl500.
(Consulte la Figura 127.) ¿Cuál es la base del espacio aéreo de la clase A?	3	A-12,000 pies AGL.	B- 14,500 pies MSL.	C- FL180.
¿En qué estructura de altitud es un transpondedor requerido cuando se opera en el espacio aéreo controlado?	2	A- Sobre 12,500 pies MSL, excluyendo el espacio aéreo en y por debajo de 2,500 pies AGL.	B- por encima de 10,000 pies MSL, excluyendo el espacio aéreo en y por debajo de 2,500 pies AGL.	C- Sobre 14,500 pies MSL, excluyendo el espacio aéreo en y por debajo de 2,500 pies AGL.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los pilotos deben indicar su posición en el aeropuerto cuando llame a la torre para despegue	1	A- de una intersección de la pista.	B- De una intersección de la pista, solo por la noche.	C- de una intersección de la pista, solo durante las condiciones del instrumento.
Al volar en el espacio aéreo subyacente a la clase B de Clase B, la velocidad máxima autorizada es	1	A- 200 nudos.	B- 230 nudos.	C- 250 nudos.
¿Qué restricción se aplica a un aeroplano grande y de turbina que funciona hacia o desde un aeropuerto primario en el espacio aéreo de Clase B?	2	A- No debe exceder los 200 nudos dentro del espacio aéreo de Clase B.	B- Debe operar por encima del piso cuando se encuentran dentro de los límites laterales del espacio aéreo de Clase B.	C- debe operar de acuerdo con los procedimientos de la IFR, independientemente de las condiciones climáticas.
(Consulte la Figura 126.) ¿Cuál es el radio normal del aeropuerto del área exterior, B?	2	A-10 millas.	B- 20 millas.	C- 25 millas.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 126.) ¿Cuál es el radio habitual del aeropuerto del círculo interno, c?	2	A-5 millas.	B- 7 millas.	C- 10 millas.
(Consulte la Figura 126.) ¿Qué es el radio del aeropuerto del círculo exterior, a?	2	A-5 millas.	B- 10 millas.	C- 15 millas.
(Consulte la Figura 126.) ¿Qué altitud (caja 2) es aplicable a la base del círculo exterior?	3	A- 700 pies AGL.	B- 1,000 pies AGL.	C- 1,200 pies AGL.
(Consulte la Figura 126.) ¿Qué altitud (caja 1) es aplicable a la extensión vertical de los círculos internos y externos?	3	A-3,000 pies AGL.	B- 3,000 pies por encima del aeropuerto.	C- 4,000 pies por encima del aeropuerto.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué equipo de aeronave mínimo se requiere para la operación dentro del espacio aéreo de Clase C?	2	A- comunicaciones de dos vías.	B- Comunicaciones de dos vías y transpondedor.	C- Transpondedor y DME.
¿Qué servicio se proporciona para la aeronave que opera dentro del área exterior del espacio aéreo de Clase C?	1	A. Lo mismo que dentro del espacio aéreo de Clase C cuando se establece comunicaciones y contacto de radar.	B- Vectores de radares desde y hacia los aeropuertos secundarios dentro del área exterior.	C- Servicio de radar básico Solo cuando se establece comunicaciones y contacto de radar.
¿Qué servicios se proporcionan para la aeronave que opera dentro del espacio aéreo de Clase C?	1	A- Secuenciación de la aeronave de llegada, la separación de aeronaves (excepto entre las aeronaves VFR) y los avisos de tráfico.	B- Secuenciación de aeronaves de llegada (excepto aviones VFR), separación entre todas las aeronaves y avisos de tráfico.	C- Secuenciación de todas las aeronaves que llegan, separación entre todas las aeronaves y avisos de tráfico.
¿Qué se requieren equipos de certificación piloto y aeronave para operar en el espacio aéreo de Clase C?	1	A- No hay certificación específica, sino una radio de dos vías.	B- al menos un certificado piloto privado y una radio bidireccional.	C- Al menos un certificado piloto privado, radio bidireccional y un transpondedor TSO-C74B.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la velocidad aerodinámica máxima indicada, una aeronave con turbina puede ser operada por debajo de 10,000 pies MSL?	2	A- 288 nudos.	B- 250 nudos.	C- 230 nudos.
¿Cuál es el propósito de MoAS?	2	A- proteger las operaciones de aviones militares de las aeronaves civiles.	B- Para separar las actividades de entrenamiento militar del tráfico IFR.	C- Para separar las actividades de entrenamiento militar de la IFR y el tráfico VFR.
¿Quién es responsable de la evitación de colisiones en un MOA?	3	A- controladores militares.	Controladores ATC.	C- cada piloto.
¿Qué carta aeronáutica representa las rutas de entrenamiento militar (MTR) por encima de 1,500 pies?	1	A- IFR baja altitud en ruta.	B- IFR High Altitud en ruta.	Carta de planificación C- IFR.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la tolerancia máxima de posición aceptable para penetrar en un adiz doméstico sobre la tierra?	3	A- Plus o menos 10 millas; más o menos 10 minutos.	B- plus o menos 20 millas; más o menos 5 minutos.	C- Plus o menos 10 millas; más o menos 5 minutos.
¿Cuál es la tolerancia máxima de posición aceptable para penetrar en un adiz doméstico sobre el agua?	3	A- Plus o menos 10 millas; más o menos 10 minutos.	B- más o menos 10 millas; más o menos 5 minutos.	C- Plus o menos 20 millas; más o menos 5 minutos.
¿En qué condiciones puede un piloto en un plan de vuelo IFR con la autorización para mantener "VFR en la parte superior"?	2	A- Mantener el plan de vuelo IFR, pero cumple con las reglas de vuelo visuales en condiciones de VFR.	B- Mantener las altitudes de VFR, espacios en la nube y cumplir con las reglas de vuelo de instrumentos aplicables.	C- Mantener las altitudes de IFR, las autorizaciones de la nube VFR y cumplen con las reglas de vuelo de instrumentos aplicables.
¿Qué autorización de la nube se debe cumplir cuando se autoriza a mantener "VFR en la parte superior"?	1	A- Puede mantener la eliminación de VFR arriba, a continuación, o entre capas.	B- Debe mantener la liquidación de VFR por encima o por debajo.	C- Puede mantener la liquidación de VFR por encima o por debajo, pero no entre las capas.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿En qué espacio aéreo no autorizará la ATC "VFR en la parte superior"?	3	A- Clase C AirSpace.	B- Clase B Airspace.	C- Clase A Airspace.
¿Qué separación o servicio por ATC recibe pilotos autorizados "VFR en la parte superior"?	3	A- El mismo proporcionó todos los vuelos de IFR.	B- 3 millas horizontalmente en lugar de 5.	C- Sólo avisos de tráfico.
¿Cuál es la visibilidad de vuelo requerida y la distancia de las nubes si está operando en el espacio aéreo de clase E a 9,500 pies con una autorización VFR-superior durante las horas del día?	1	A-3 Miles de estatutos, 1,000 pies por encima, 500 pies de abajo, y 2,000 pies horizontales.	B- 5 millas de estatuto, 500 pies arriba, 1,000 pies por debajo y 2,000 pies horizontales.	C- 3 millas de estatuto, 500 pies arriba, 1,000 pies por debajo, y 2,000 pies horizontales.
¿Cuál es la visibilidad mínima de vuelo y la distancia de las nubes para el vuelo a 10.500 pies, en el espacio aéreo de la clase E, con un espacio de VFR-superior durante las horas del día?	2	A-3 Miles de estatutos, 1,000 pies por encima, 500 pies de abajo, y 2,000 pies horizontales.	B- 5 millas de estatuto, 1,000 pies por encima, 1,000 pies por debajo y 1 milla horizontal.	C- 5 millas de estatuto, 1,000 pies por encima, 500 pies por debajo, y 1 milla horizontal.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué condiciones de vuelo en vuelo son requeridas por una compañía aérea suplementaria para realizar un día, el vuelo superior al máximo por debajo de la IFR mínima especificada en la altitud de ruta?	2	A- El vuelo debe permanecer libre de nubes en al menos 1,000 pies verticalmente y 1,000 pies horizontalmente y tienen al menos 3 millas de visibilidad de vuelo.	B- El vuelo debe realizarse al menos 1,000 pies por encima de una capa de nube nublada o rota, cualquier cubierta de nube rota / nube más alta es un mínimo de 1,000 pies por encima de la IFR MEA, y tiene al menos 5 millas de visibilidad de vuelo.	C- La altura de cualquier capa nublada o rota más alta debe tener al menos 500 pies por encima del MEA IFR.
¿A qué altitud mínima es un aeroplano de la turbina, o un avión grande, requerido para ingresar el espacio aéreo de clase D?	1	A- 1,500 pies AGL.	B- 2,000 pies AGL.	C- 2,500 pies AGL.
¿Un piloto de un avión eléctrico de turbina debe escalar tan rápido como practicable después de despegar a qué altitud?	2	A- 1,000 pies AGL.	B- 1,500 pies AGL.	C- 5,000 pies AGL.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la velocidad aerodinámica máxima indicada, se puede operar un avión de potencia de motor recíproco en el espacio aéreo de Clase B?	3	A- 180 nudos.	B- 230 nudos.	C- 250 nudos.
La velocidad aerodinámica máxima indicada que una aeronave puede ser volada en el espacio aéreo de Clase B, después de partir del aeropuerto principal, mientras que a 1,700 pies AGL y 3.5 millas náuticas del aeropuerto es	3	A- 200 nudos.	B- 230 nudos.	C- 250 nudos.
¿En qué velocidad aérea indicada máxima puede operar un B-727 dentro del espacio aéreo de Clase B sin una autorización especial de ATC?	2	A- 230 nudos.	B- 250 nudos.	C- 275 nudos.
¿En qué velocidad aérea indicada máxima puede ser operado un avión de motor alternativo dentro del espacio aéreo de Clase D?	3	A- 156 nudos.	B- 180 nudos.	C- 200 nudos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿En qué velocidad aérea indicada máxima puede operar un avión de motor recíproco en el espacio aéreo subyacente a la clase B?	2	A- 180 nudos.	B- 200 nudos.	C- 230 nudos.
¿Qué son los Notams de FDC?	3	Las condiciones de las instalaciones en ruta que pueden causar retrasos.	B- Tiempo de información aeronáutica crítica de una naturaleza temporal de centros lejanos.	C- Enmiendas reglamentarias de que publicaron los IAPs y los gráficos que aún no están disponibles en gráficos normalmente publicados.
¿Qué tipo de información se difunde por Notam (D) S?	1	A- Estado de las ayudas de navegación, ILSS, servicio de radar disponible y otra información esencial para la planificación.	B- Aeropuerto o cierres de la pista primaria, las condiciones de pista y la calle de rodaje, y las interrupciones de la iluminación del aeropuerto.	C- Restricciones de vuelo temporales, cambios en el estado en las ayudas de navegación y actualizaciones de equipos como VASI.
¿Con qué frecuencia se transmiten notas a los pilotos a través de una base programada?	3	A- 15 minutos antes y 15 minutos después de la hora.	B- entre las transmisiones del tiempo en la hora.	C- Hora, anexada a la transmisión del tiempo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el intervalo de tiempo sugerido para presentar y solicitar un plan de vuelo IFR?	1	A- File al menos 30 minutos antes de la salida y solicite la autorización, no más de 10 minutos antes del taxi.	B- Archivo al menos 30 minutos antes de la salida y solicite la autorización al menos 10 minutos antes del taxi.	C- File al menos 1 hora antes de la salida y solicite la autorización al menos 10 minutos antes del taxi.
¿Cómo se debe definir la ruta de vuelo en un plan de vuelo IFR?	1	A- Una ruta simplificada a través de vías respiratorias o rutas a chorro con transiciones.	B- Una ruta a través de Airways o Rutas a reacción con VORS y Correcciones utilizadas.	C- Una ruta a través de las vías respiratorias o las rutas a reacción con solo los puntos de informes obligatorios.
¿Cómo se debe definir un vuelo directo fuera de la vía aérea en un plan de vuelo IFR?	2	A- La solución inicial, el curso verdadero y la solución final.	B- Todas las correcciones de radio sobre las cuales pasará el vuelo.	C- La solución inicial, todas las correcciones de radio que el piloto desea ser puntos de informes obligatorios y la solución final.
¿Cómo se definen las rutas RNAV al azar por debajo de FL390 en el plan de vuelo IFR?	3	A- define los puntos de ruta de ruta utilizando correcciones de distancia de grado según las ayudas de navegación apropiadas para la ruta y la altitud.	B- Lista la solución inicial y final con al menos un punto de referencia cada 200 nm.	C- Comenzando y finalización sobre las correcciones de transición de llegada y salida apropiadas o ayudas de navegación para la altitud que se vuelven volando, definen los puntos de

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
				ruta de ruta aleatoria utilizando correcciones de distancia de grado según las ayudas de navegación apropiadas para la altitud que se remonta.
¿Cuál es una limitación al presentar una ruta RNAV al azar en un plan de vuelo IFR?	2	A- Los puntos de ruta deben estar ubicados dentro de 200 nm entre sí.	B- Toda la ruta debe estar dentro del entorno del radar.	C- Los puntos de ruta solo pueden definirse mediante correcciones de degradación basadas en ayudas de navegación apropiadas.
¿En qué condición puede un archivo piloto un plan de vuelo IFR que contiene un IAP especial o privado?	2	A- Tras la aprobación de ATC.	B- Tras la aprobación del propietario.	C- Al firmar una renuncia a la responsabilidad.
Antes de solicitar la eliminación de RVSM, cada persona	1	A- Notará correctamente el plan de vuelo.	B- debe presentar un plan de vuelo ICAO RVSM.	C- debe presentar solo altitudes impares.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Es posible que un aeropuerto no esté calificado para uso alternativo si	3	A- El aeropuerto tiene informes de tiempo AWOS-3.	B- El aeropuerto está ubicado junto a un área restringida o prohibida.	C- Los navegas utilizados para el enfoque final son no monitoreados.
Al planear usar el equipo RNAV con entrada GPS para un enfoque de instrumentos en un aeropuerto de destino, cualquier aeropuerto alternativo requerido debe tener un procedimiento de enfoque de instrumentos disponible que no	1	A- Requerir el uso de GPS, excepto cuando el sistema RNAV tiene una entrada WAAS.	B- requiere el uso de GPS, excepto cuando el sistema RNAV tiene una entrada de IRU.	C- Requieren el uso de GPS, excepto cuando se instalan receptores GPS duales e independientes.
Cuando las condiciones climáticas de pronóstico para un destino y un aeropuerto alternativo se consideran marginales para la operación de una compañía aérea nacional, ¿qué acción específica debe tomar el despachador o el comando piloto en comando?	3	A- Lista de un aeropuerto donde el clima de pronóstico no es marginal como el suplente.	B- Añadir 1 hora adicional de combustible basado en la configuración de potencia de crucero para el avión en uso.	C- Lista al menos un aeropuerto alternativo adicional.
¿Qué requisito de envío se aplica a una compañía aérea de bandera que está programada para un vuelo IFR de 7 horas?	3	A, no se requiere un aeropuerto alternativo si el clima de pronóstico en la ETA en el aeropuerto de destino es de al menos 1,500 pies y 3 millas.	B- Un aeropuerto alternativo no es necesario si el techo tendrá al menos 1,500 pies por encima de la MDA del círculo más bajo.	C- Se requiere un aeropuerto alternativo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
No se requiere un aeropuerto alternativo para enviar un avión de la compañía aérea de bandera para un vuelo de menos de 6 horas cuando la visibilidad durante al menos 1 hora antes y 1 hora después de la etta en el aeropuerto de destino se pronostica que sea	2	A- 2 millas o más.	B- al menos 3 millas, o 2 millas más que el mínimo más bajo aplicable.	C- 3 millas.
Antes de listar un aeropuerto como aeropuerto alternativo en el envío o comunicado de vuelo, los informes meteorológicos y los pronósticos deben indicar que las condiciones climáticas estarán en o por encima de los mínimos autorizados en ese aeropuerto.	3	A- por un período de 1 hora antes o después de la ETA.	B- Durante todo el vuelo.	C- Cuando llegue el vuelo.
Las condiciones climáticas mínimas que deben existir para un aeropuerto que se enumeran como alternativas en la versión de despacho para un vuelo de transporte aéreo nacional.	2	A- Aquellos enumerados en los gráficos de IAP de NOAA para el aeropuerto alternativo, en el momento en que se espera que llegue el vuelo.	B- Los especificados en las especificaciones de operaciones del titular del certificado para ese aeropuerto, cuando llega el vuelo.	C- Aquellos enumerados en los listas de IAP de NOAA para el aeropuerto alternativo, desde 1 hora antes o después de la ETA para ese vuelo.
Se requiere un aeropuerto alternativo para la salida.	1	A. Si las condiciones climáticas están por debajo de los mínimos de aterrizaje autorizados en el aeropuerto de salida.	B- Cuando el pronóstico del tiempo en el ETD sea para los mínimos de aterrizaje solo en el aeropuerto de salida.	C- Cuando el clima de destino es el VFR marginal (techo, menos de 3,000 pies y la visibilidad de menos de 5 sm).

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la distancia máxima que puede ser un aeropuerto alternativo de salida en el aeropuerto de salida para un avión de dos motores?	2	A- 1 hora a la velocidad de crucero normal en el aire aún con ambos motores que operan.	B- 1 hora a la velocidad de crucero normal en el aire aún con un motor operativo.	C- 2 horas a la velocidad de crucero normal en el aire aún con un motor operativo.
Si un avión aéreo de cuatro motores se envía desde un aeropuerto que está por debajo de los mínimos de aterrizaje, ¿cuál es la distancia máxima que se puede ubicar un aeropuerto alternativo de salida desde el aeropuerto de salida?	2	A, no más de 2 horas en la velocidad de crucero con un motor inoperante.	B- No más de 2 horas a la velocidad de crucero normal en el aire aún con un motor inoperante.	C- No más de 1 hora a la velocidad de crucero normal en el aire aún con un motor inoperante.
Cuando se requiere una alternativa de salida para un vuelo de transporte aéreo de tres motores, debe ubicarse a distancia, no mayor que	1	A- 2 horas desde el aeropuerto de salida a la velocidad de crucero normal en el aire aún con un motor que no funciona.	B- 1 hora desde el aeropuerto de salida a la velocidad de crucero normal en el aire aún con un motor inoperante.	C- 2 horas desde el aeropuerto de salida a la velocidad de crucero normal en el aire aún.
Un piloto está funcionando en el espacio aéreo de clase G. Si las condiciones climáticas existentes están por debajo de las de vuelo VFR, se debe presentar un plan de vuelo IFR y una autorización de ATC recibida antes de	2	A- Despegue Si las condiciones climáticas están por debajo de los mínimos IFR.	B- Entrando en el espacio aéreo controlado.	C- ingresando a las condiciones climáticas IFR.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué información mínima hace una autorización de salida abreviada "aprobada como se archivó"?	3	Límite de espacio libre y en la altitud de ruta.	B- Límite de espacio libre, código de transpondedor y DP, si corresponde.	C- Aeropuerto de destino, en ruta de altitud, código de transpondedor y DP, si corresponde.
Una "instrucción" ATC	2	A- es lo mismo que un "espacio libre" ATC ".	B- es una directiva emitida por ATC con el fin de requerir que un piloto tome una acción específica.	C- Debe ser "leída de nuevo" en su totalidad al controlador y confirmado antes de ser efectivo.
¿Qué medidas debe tomar un piloto cuando se recibe una autorización de ATC que parece ser contrario a un reglamento?	2	A- Lea la liquidación de nuevo en su totalidad.	B- Solicite una aclaración de ATC.	C- No acepte la autorización.
¿Cuál es la responsabilidad del piloto de lectura de liquidación o instrucción?	1	A- Excepto por SIDS, reconocen las asignaciones de altitud, las restricciones de altitud y los vectores.	B- Si se entiende la autorización o la instrucción, un acuse de recibo es suficiente.	C- Lea la lectura de toda la autorización o la instrucción para confirmar que se entiende el mensaje.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el procedimiento normal para las salidas de la IFR en las ubicaciones con los programas de despeje de Pretaxi?	1	A-Pilots Solicite la liquidación IFR cuando esté listo para llevar. El piloto recibirá instrucción en taxi con espacio libre.	B- Pilots Solicite la liquidación IFR cuando esté listo para tomar un taxi. Los pilotos recibirán una autorización de taxis, luego reciban la eliminación de la IFR mientras se filtran o en el rumbo.	C- PILOTS Solicite la eliminación de IFR 10 minutos o menos antes de tomar un taxi, solicite la autorización de taxi desde el control del suelo.
¿Cuál es el propósito del término "HOLD para su liberación" cuando se incluye en un espacio libre de IFR?	3	A- Un procedimiento para retrasar la salida para el volumen de tráfico, el clima o la necesidad de emitir más instrucciones.	B- Cuando se recibe un espacio libre de IFR por teléfono, el piloto tendrá tiempo para prepararse para el despegue antes de ser liberado.	Los procedimientos de mantenimiento de la puerta C que están vigentes y el piloto recibe una estimación de la hora en que se publicará el vuelo.
¿Qué medidas debe tomar el piloto cuando los procedimientos de "retención de la puerta" están vigentes?	1	A- Contacto de contacto en tierra antes de comenzar los motores para la secuenciación.	B- Taxi en posición y espera antes de solicitar la autorización.	C: inicie los motores, realice la verificación del Pretaveofff y solicite la autorización antes de salir del área de estacionamiento.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué consideración especial se da para las aeronaves de Turbinepowered cuando los procedimientos de "retención de la puerta" están vigentes?	2	A- se les da preferencia por la partida sobre otras aeronaves.	B- Se espera que estén listos para despegue cuando lleguen a la pista o bloque de calentamiento.	C- Se espera que estén listos para el despegue antes del taxi y recibirán el despacho de despegue antes del taxi.
¿Bajo qué condición recibe un piloto un "tiempo de vacío" especificado en la autorización?	1	A- en un aeropuerto incontrolado.	B- Cuando los procedimientos "MANTENIDOS DE LA PUERTA" están vigentes.	C- Si se recibe la autorización antes de comenzar los motores.
¿En qué condición puede un piloto cancelar un plan de vuelo IFR antes de completar el vuelo?	3	A- En cualquier momento, parece que la autorización causará una desviación de los FARS.	B- en cualquier momento dentro del espacio aéreo controlado contactando a Artcc.	C- Solo si en condiciones de VFR en otro espacio aéreo de clase A.
A medida que se llama instrucciones de taxi, las palabras clave para entender son	2	A- autorizado a la pista.	B- Mantener corto o "Cruz".	C- Taxi a y "Acelere".

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Recibió estas instrucciones de taxi ATC: "Taxi a la pista 30 a través de Lima y espera a la pista 25L". Su avión está en la rampa por el terminal y NWS en el lado este del aeropuerto. Tu ruta de taxi	1	A- requiere cruce de la pista 25L en Lima.	B- implica transitar HS 4.	C- Requiere cruzar la pista 34R en ruta a la pista asignada.
Cuando los mínimos de despegue no se prescriben para un aeropuerto civil, ¿cuáles son los mínimos de despegue bajo la IFR para un avión de tres motores?	2	A- 1 SM.	B- 1/2 SM.	C- 300 pies y 1/2 sm.
Un aeropuerto no está enumerado en las especificaciones de operaciones de una compañía aérea nacional y no tiene los mínimos de clima de despegue prescritos. ¿Cuáles son las condiciones climáticas mínimas requeridas para el despegue?	1	A- 800-2.	B- 900-1.	C- 1000-1 / 2.
Las condiciones climáticas que cumplen con los requisitos mínimos para una compañía aérea de bandera para despegar de un aeropuerto alternativo que no se enumeran en las especificaciones de operaciones son	1	A- 800-2, 900-1-1 / 2, OR 1000-1.	B- 800-1 / 2, 900-1, OR 1000-2.	C- 800-1, 900-2, o 1000-3.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las condiciones climáticas mínimas que deben existir para un vuelo de transporte aéreo nacional para despegar desde un aeropuerto que no figura en la lista de las especificaciones de las operaciones de la compañía aérea (los mínimos de despegue no se prescriben para ese aeropuerto) es	3	A- 800-2, 1,100-1, OR 900-1-1 / 2.	B- 1,000-1, 900-1-1 / 4, OR 800-2.	C- 1,000-1, 900-1-1 / 2, OR 800-2.
Un vuelo aéreo se está preparando para partir de un aeropuerto nacional que no está enumerado en las especificaciones de la operación del operador. No hay mínimos de despegue prescritos para el aeropuerto, y el clima está reportando actualmente un techo nublado de 900 pies y una visibilidad de 1 milla en la niebla. El vuelo puede	1	A, no salga hasta que el clima mejore.	B- Salida si se presenta un aeropuerto de salida alternativo.	C- Salida sin un aeropuerto de salida alternativo.
Durante el rollo de despegue con la pista restante, recibe una luz principal de precaución después de VR. ¿Qué acción deberías tomar?	3	A- rechazar el despegue.	B- Mantenga la nariz hacia abajo hasta la velocidad de despegue.	C- Continuar el despegue.
¿Cuál es la diferencia entre un enfoque visual y un contacto?	2	A- A Un enfoque visual es una autorización de IFR mientras un enfoque de contacto es una autorización de VFR.	B- Un enfoque visual se inicia por ATC, mientras que el piloto inicia un enfoque de contacto.	C- Ambos son iguales, sino que se clasifican de acuerdo con la parte que inicia el enfoque.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando los enfoques simultáneos están en curso, ¿cómo recibe cada piloto los avisos de radar?	1	A- en la frecuencia de la torre.	B- En la frecuencia de control de aproximación.	C- Un piloto en la frecuencia de la torre y la otra en la frecuencia de control de aproximación.
Cuando los enfoques simultáneos de ILS están en curso, ¿cuál de los siguientes debe informarse sobre el control de enfoque de inmediato?	1	A- Cualquier receptor de aeronave inoperante o mal funcionamiento.	B- Si se desea un enfoque simultáneo de ILS.	C- Si se desea controlar el monitoreo del radar para confirmar la separación lateral.
Cuando se borra para ejecutar una maniobra de paso lateral publicado, ¿en qué punto se espera que el piloto se espera que comience esta maniobra?	3	A- en el DH publicado.	B- en la MDA publicada o un enfoque de circulación.	C- tan pronto como sea posible después de que el entorno de la pista esté a la vista.
Cuando se borra para ejecutar una maniobra de paso lateral publicado para un enfoque específico y aterrizar en la pista paralela, ¿en qué punto se espera que el piloto comience esta maniobra?	2	A- en la altitud mínima publicada para un enfoque de circunferencia.	B- tan pronto como sea posible después de la pista o el entorno de la pista está a la vista.	C- En los mínimos de Localizer MDA y cuando la pista está a la vista.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Mientras se vectore al curso del enfoque final de un enfoque de IFR, ¿cuándo puede que el piloto descienda a las altitudes publicadas?	3	A- En cualquier momento, el vuelo está en una etapa publicada de un cuadro de aproximación.	B- Cuando el vuelo está dentro del anillo de 10 millas de un enfoque publicado.	C- Solo cuando el control de aproximaciones elimina el vuelo para el enfoque.
¿Qué medidas se deben tomar cuando un piloto está "borrado para su enfoque" mientras se está vistiendo con radar en una ruta inédita?	2	A- Desciende a la altitud mínima de vector.	B- permanecer en la última altitud asignada hasta que se establezca en un segmento de ruta publicado.	C- Desciende al enfoque inicial corrige la altitud.
¿Qué altitud es un piloto autorizado para volar cuando se borra para un enfoque de ILS? El piloto	2	A- Puede comenzar un descenso al procedimiento de vuelta a la altitud.	B- Debe mantener la última altitud asignada hasta que se establezca en una ruta o segmento publicado del enfoque con las altitudes publicadas.	C- Puede descender de la altitud asignada solo cuando se establece en el curso de aproximación final.
¿Qué acción (s) debe tomar un piloto si se cumple con el curso del enfoque final durante un enfoque IFR?	2	A- Continúe en el último encabezado emitido hasta que se indique lo contrario.	B- Control de contacto de contacto, y asesore que el vuelo esté cruzando el curso de aproximación final.	C- Gire hacia la final, y se transmite en la ciega de que el vuelo ha procedido en la final.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si el radar se cumple con el enfoque final, curso de un enfoque de instrumentos publicado que especifica "No PT", el piloto debería	2	A- Asesorar ATC que no se ejecutará un turno de procedimiento.	B- No ejecute el procedimiento, a menos que se borra específicamente para hacerlo por ATC.	C- Ejecutar un procedimiento de tipo de patrón de retención.
Cuando el procedimiento de enfoque implica un procedimiento, gire la velocidad máxima que se debe observar desde la primera sobrecarga de la inversión del curso IAF a través del procedimiento.	3	A- 180 nudos.	B- 200 nudos TAS.	C- 200 nudos IAS.
¿Qué visibilidad mínima se puede usar en lugar de un criterio de visibilidad prescrito de RVR 16 cuando no se informa ese valor de RVR?	1	A- 1/4 SM.	B- 3/4 SM.	C- 1/2 SM.
No se informa los criterios de visibilidad prescritos de RVR 32 para la pista de operación prevista. ¿Qué visibilidad mínima se puede usar en lugar del valor de RVR?	2	A- 3/8 SM.	B- 5/8 SM.	C- 3/4 SM.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los criterios de visibilidad para un procedimiento de enfoque de instrumentos en particular es RVR 40. ¿Qué visibilidad mínima de tierra puede ser sustituida por el valor de RVR?	2	A- 5/8 SM.	B- 3/4 SM.	C- 7/8 SM.
Bajo qué condición, si corresponde, ¿puede un piloto descender por debajo de DH o MDA al usar el sistema de luz ASF-1, como la referencia visual principal para la pista prevista?	3	A- Bajo ninguna condición, el sistema de encaje, el sistema de luz sirva como una referencia visual necesaria para el descenso debajo de DH o MDA.	B- Descenso a la pista prevista está autorizada siempre que se pueda ver cualquier parte del sistema de luz de aproximación.	C- El sistema de luz de aproximación se puede usar como referencia visual, excepto que el descenso inferior a 100 pies por encima de TDZE requiere que las barras de luz roja sean visibles e identificables.
¿Cuándo debe iniciar el piloto un procedimiento de aproximación perdido de un enfoque de ILS?	3	A- en el DA / DH cuando la pista no es claramente visible.	B- Cuando haya caducado el tiempo después de alcanzar el DA / DH y el entorno de la pista no es claramente visible.	C- en el DA / DH, si las referencias visuales para la pista prevista no son claramente visibles o en cualquier momento posteriormente, se pierde la referencia visual.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Suponiendo que todos los componentes de ILS están operando y las referencias visuales requeridas no se adquieren, se debe iniciar el enfoque perdido sobre	1	A- Llegada a la DH en la pendiente de deslizamiento.	B- Llegada al punto de descenso visual.	C- Vencimiento de la época enumerada en la tabla de aproximaciones para el enfoque perdido.
¿Cuándo puede un piloto ejecutar un enfoque perdido durante un enfoque ASR?	1	A- en cualquier momento a discreción del piloto.	B- solo en el mapa.	C- Solo cuando el controlador aconsejó.
Si se pierde la referencia visual, mientras que el círcula para aterrizar desde un enfoque de instrumentos, ¿qué acción (s) debe tomar el piloto?	1	A- Haga un giro de escalada hacia la pista de aterrizaje hasta que se establezca en el curso de aproximación perdida.	B- Gire hacia la pista de aterrizaje manteniendo MDA, y si no se recupera la referencia visual, realice un enfoque perdido.	C- Haga un giro de escalada hacia la Vor / NDB, y solicite más instrucciones.
El monitoreo de la pista de precisión (PRM) es	2	A- Un sistema de radar en el aire para monitorear los enfoques a dos pistas.	B- Un sistema de radar para monitorear los enfoques a las pistas paralelas estrechamente espaciadas.	C- Un sistema de radar de velocidad de alta actualización para monitorear múltiples enfoques de ILS de aeronaves a una sola pista.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El monitoreo de la pista de precisión requiere	1	A- Responsabilidad piloto de monitorear 2 radios simultáneos.	B- Responsabilidad piloto de monitorear 2 receptores ILS.	C- Rendimiento detallado durante la "Región de la Decisión": 1/3 Localizador de puntos y 1/2 DOT Glideslope.
¿Cómo se puede determinar el piloto, para una pista de ILS equipada con MalsR, que puede haber penetración de las superficies de identificación de obstáculos (OIS), y se debe tener cuidado en el segmento visual para evitar cualquier obstáculo?	2	A- La pista tiene un indicador de pendiente de aproximación visual (VASI).	B- La visibilidad publicada para la ILS no es inferior a 3/4 SM.	C-El gráfico de aproximaciones tiene un punto de descenso visual (VDP) publicado.
Para realizar un enfoque RNAV (GPS) a los mínimos de LPV, la aeronave debe ser amueblada con	1	A- A Receptor GPS / WAAS aprobado para un enfoque de LPV por el suplemento de AFM.	B- Un receptor GPS (TSO-129) certificado para operaciones de IFR.	C- Un sistema certificado por el enfoque IFR con el rendimiento de navegación requerido (RNP) de 0.5.
Los pilotos no están autorizados para volar un procedimiento de RNAV o RNP publicado a menos que sea recuperable por el nombre del procedimiento de	3	A- La base de datos de navegación de la aeronave, o cargada manualmente con cada punto de ruta individual en la secuencia correcta.	B- La base de datos de navegación de aeronave, o cargada manualmente con cada punto de ruta individual y verificado por los piloto (s).	C- La base de datos de navegación de aeronaves.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los enfoques de GBAS son	1	A- volado utilizando las mismas técnicas que una ILS una vez seleccionada e identificada.	B- voló lo mismo que una LDA con ajuste de pendiente e identificación.	C- Ajustado automáticamente y se muestra después de la selección del identificador de procedimientos de tres caracteres.
Los pilotos son responsables de saber	1	A- Si pueden realizar un enfoque RNP con un arco en una velocidad de aire designada.	B- Si el enfoque perdido RNP es normal o reducido.	C- Si se completa el registro RNP.
¿En qué condiciones puede que un piloto de la compañía aérea continúe un enfoque de instrumentos para el DH, después de recibir un informe meteorológico que indique que existen condiciones de aterrizaje de publicación mínimas en el aeropuerto?	3	A- Si el enfoque del instrumento se realiza en un entorno de radar.	B- Cuando se recibe el informe meteorológico, ya que el piloto pasa la FAF.	C- Cuando se recibe el informe meteorológico después de que el piloto haya iniciado el segmento de enfoque final del enfoque de instrumentos.
Al ejecutar un enfoque estabilizado, debe usar	1	A- No más de 1000 FPM tasa de descenso para un enfoque de no precisión o precisión desde 1,000 pies sobre el aeropuerto o tdze.	B- No más de 1000 FPM para un enfoque de precisión o 1200 FPM para un enfoque de no precisión.	C- No más de 800 FPM para un enfoque de no precisión o 1000 FPM para un enfoque de precisión.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Usted está en IMC y desciende por debajo de 1,000 pies por encima del tdze en un enfoque de instrumentos recto en un Turbojet. El enfoque se considera estabilizado cuando el avión es	1	A- completamente configurado y en la velocidad correcta con una tasa de descenso de menos de 1,000 FPM.	B- Totalmente configurado con los motores enrolados y una tasa de descenso de no más de 500 FPM.	C- al menos parcialmente configurado y en la velocidad correcta con una tasa de descenso de no más de 1,200 FPM.
(Consulte la Figura 1.) ¿Qué representa la relación 20: 1?	3	A- Umbral desplazado.	B- FIX FINAL DE ENFOQUE.	C- Superficie de la liquidación de obstáculos (OCS).
Excepto durante una emergencia, ¿cuándo puede un piloto esperar prioridad de aterrizaje?	3	A- Cuando se borra para un enfoque de IFR.	B- Al pilotar un avión grande y pesado.	C- a su vez, por orden de llegada, primer servicio.
¿Qué acción se espera de una aeronave al aterrizar en un aeropuerto controlado?	2	A- Continúe en rodaje en la dirección de aterrizaje hasta que la torre aconseje a la frecuencia del control del suelo.	B- Salga de la pista en la calle de rodaje adecuada más cercana y permanezca en la frecuencia de la torre hasta que se indique lo contrario.	C- Salga de la pista en la calle de rodaje adecuada más cercana y cambie al control del suelo al cruzar las líneas de sujeción de la calle de rodaje.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuándo terminó el servicio de radar mientras se vectoraba para un enfoque de IFR en un aeropuerto incontrolado?	1	A- solo al aterrizar o aconsejar a cambiar a la frecuencia de asesoramiento.	B- Cuando se alinea en el curso de aproximación final.	C- Cuando se borra para el enfoque.
Cuando se borra para un enfoque de IFR a un aeropuerto incontrolado sin FSS, ¿qué precaución debe tomar el piloto después de haber sido recomendado a cambiar a la frecuencia de asesoramiento?	2	A- MONITOR ATC para avisos de tráfico, así como unicom.	B- Posición e intenciones de difusión en la frecuencia de asesoría de tráfico común y monitoree la frecuencia.	C- Espere hasta que se realice el contacto visual con el aeropuerto y luego transmitir la posición e intenciones para aterrizar en UNICOM.
¿Qué términos o valores deben usarse cuando se proporciona una calidad de informe de acción de frenado a ATC?	2	A- Bueno, medio, pobre, y nil.	B- Bueno, bueno a medio, medio, medio a pobre, pobre y nulo.	C- 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6.
ATC no emitirá un código de condición de pista (RWYCC) si los tres segmentos de una pista están informando valores de	3	A- 0.	B- 5.	C- 6.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué información proporciona un Ficon Notam para una pista pavimentada?	1	Mediciones de contaminantes.	B- Acción de frenado.	C: mediciones contaminantes y acción de frenado.
Un código de condición de pista (RWYCC) de 0 se utiliza para delinear un informe de acción de frenado de	2	Un bien.	B- nil.	C- pobre.
Un aumento de peso de aterrizaje del 10% resultará en un aumento de distancia de aterrizaje de aproximadamente	2	A- 7%.	B- 10%.	C- 15%.
Un aumento de peso de aterrizaje del 10% resultará en	2	A- 7% Aumento de la energía cinética.	B- 21% Aumento de la energía cinética.	C- 33% Aumento de la energía cinética.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué informe debe hacer el piloto en un límite de autorización?	1	A- y altitud / nivel de vuelo que llegan o se van.	B- Tiempo, altitud / nivel de vuelo, y la velocidad de retención esperada.	C- Tiempo, altitud / nivel de vuelo, velocidad de retención esperada y longitud de la pierna entrante.
¿Dónde se requieren informes de posición en un vuelo IFR en vías respiratorias o rutas?	1	A pesar de todos los puntos de reporte obligatorios designados.	B- Solo donde lo solicite específicamente por ArtCC.	C- Cuando se solicita para cambiar la altitud o aconsejar las condiciones climáticas.
¿Qué informes son necesarios al operar IFR en entorno de radar?	3	Los informes de una posición, desaparición de una altitud, incapaces de escalar 500 pies / min, y hora y altitud que alcanzan una solución o punto de sujeción a la que se borra.	Informes de posición B, desaparición de una altitud, incapaces de escalar 500 pies / min, tiempo y altitud que alcanzan una solución o punto de sujeción a los que se borra, y un cambio en la velocidad aérea verdadera promedio que excede el 5 por ciento o 10 nudos.	C- Viando una altitud, incapaz de subir 500 pies / min, tiempo y altitud que alcanza una solución o punto de sujeción a la que se borra, un cambio en la velocidad del aire verdadera promedio que excede el 5 por ciento o 10 nudos, y dejando cualquier corrección o punto de sujeción asignada.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué informes siempre se requieren cuando en un enfoque de IFR no está en contacto con el radar?	1	A- PAGAR FAF INTERNO INTERIOR O OURERO EN EL ENFOQUE.	B- Dejando la FAF entrante, dejando al marcador externo entrante o saliente, y un enfoque perdido.	C- Dejando FAF entrante, dejando el marcador exterior entrante o saliente, el procedimiento se vuelve saliente y entrante, y el contacto visual con la pista.
¿Qué acción debe tomar un piloto si se le solicita por ArtCC que "verifiquen 9,000" y el vuelo está manteniendo en realidad 8,000?	3	A- Suba inmediatamente a 9,000.	B- Informe de escalada a 9,000.	C- Informe de mantenimiento de 8,000.
Los pilotos deben notificar a los controladores en contacto inicial que han recibido la transmisión atis por	2	Autilizar "tener números".	B- afirmar "tener clima".	C- Repetir la palabra del código alfabético agregado a la transmisión.
Mientras mantiene presionado para una intersección Despegue a la pista 36 en la calle de rodaje C, la torre le despeza "alinearse y esperar la pista 36". Debería	2	A alinear y esperar el despegue en la calle de rodaje C.	B- Alinearse y espere en la pista 36 en la intersección C para la salida.	C- Sostenga la torre corta y aconseje que está en la intersección C corta de pista 36.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Excepto cuando se encuentra en el vuelo de crucero, por debajo de lo que la altitud se prohiben las actividades de la cabina relacionadas con la seguridad en los miembros de la tripulación de vuelo.	1	A- 10,000 pies.	B- 14,500 pies.	C- FL180.
Con respecto a los deberes de la tripulación de vuelo, ¿cuáles de las siguientes operaciones se consideran en la "fase crítica del vuelo"?	3	A- Taxi, despegue, aterrizaje y todas las demás operaciones realizadas por debajo de 10,000 pies MSL, incluido el vuelo de cruceros.	B- Descenso, enfoque, aterrizaje y operaciones de taxi, independientemente de las altitudes MSL.	C- Taxi, despegue, aterrizaje y todas las demás operaciones realizadas por debajo de 10,000 pies, excluyendo el vuelo de cruceros.
Cuando se necesita un ajuste de velocidad para mantener la separación, ¿qué velocidad mínima puede solicitar la solicitud de una aeronave con turbina que funciona por debajo de 10,000 pies?	2	A- 200 nudos.	B- 210 nudos.	C- 250 nudos.
Cuando se necesita un ajuste de velocidad para mantener la separación, ¿qué velocidad mínima puede solicitar la solicitud de un avión con turbina que sale de un aeropuerto?	3	A- 188 nudos.	B- 210 nudos.	C- 230 nudos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué medidas debe tomar un piloto si está dentro de los 3 minutos de un límite de autorización y no se ha recibido más espacio?	3	A- Asumir las comunicaciones perdidas y continuar según lo planeado.	B- Planee para mantenerse a la velocidad de crucero hasta que se reciba más espacio libre.	C: inicie una reducción de velocidad para mantener la velocidad en la preparación para sujetar.
La velocidad máxima de sujeción para un avión Turbojet por encima de 14,000 pies es	3	A- 210 nudos.	B- 230 nudos.	C- 265 nudos.
¿Cuál es la velocidad máxima de mantenimiento para una celebración de Turbojet civil en un aeropuerto civil a 15,000 pies MSL, a menos que se requiera una velocidad más alta debido a la turbulencia o la formación de hielo y ATC?	1	A- 265 nudos.	B- 230 nudos.	C- 250 nudos.
Los aeronaves civiles que se celebran a una altitud de 14,000 pies en un servicio militar o conjuntos, los aeropuertos de uso civil / militar deben esperar operar en las cuales la velocidad del aire de la explotación.	3	A- 250 nudos.	B- 260 nudos.	C- 230 nudos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al utilizar un sistema de director de vuelo, ¿qué tasa de giro o ángulo bancario debe observar un piloto durante los turnos en un patrón de espera?	1	A-3 ° por segundo o 25 ° BANCO, lo que sea menor.	B- 3 ° por segundo o 30 ° BANCO, lo que sea menor.	C- 1-1 / 2 ° por segundo o banco de 25 °, lo que sea menor.
Cuando se mantiene en una NDB, ¿en qué momento debe comenzar el tiempo para la segunda etapa saliente?	3	A- ARUSAR LA CREACIÓN DE SOSTENIÓN O CUANDO las alas se nivelan después de completar el giro al encabezado saliente, lo que ocurra primero.	B- al final de una tarifa estándar de 1 minuto se vuelve después del pasaje de la estación.	C- Cuando enamore la corrección de sujeción.
Al ingresar un patrón de sujeción por encima de 14,000 pies, la pierna de salida inicial no debe exceder	2	A- 1 minuto.	B- 1-1 / 2 minutos.	C- 1-1 / 2 minutos o 10 nm, lo que sea menor.
(Consulte la Figura 123.) Recibirá este espacio libre ATC: "... se aclaró al ABC Vortac. Mantenga al sur en el ocho cero radial ... "¿Cuál es el procedimiento recomendado para ingresar al patrón de espera?	2	Solo lágrima solo.	B- SOLO DIRECTO.	C- Paralelo solamente.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 123.) Recibirá este espacio libre de ATC: "... se aclaró al XYZ VORTAC. MANTENER NORTE EN LOS TRES SEIS CERO RADIAL, GURANTES A LA IZQUIERDA ... "¿Cuál es el procedimiento recomendado para ingresar al patrón de espera?	3	Un solo paralelo.	B- SOLO DIRECTO.	C- solo lágrima.
(Consulte la Figura 123.) Recibirá este espacio libre ATC: "... se aclaró al ABC Vortac. Hold West en los dos siete radiales cero ... "¿Cuál es el procedimiento recomendado para ingresar al patrón de espera?	2	Un solo paralelo.	B- SOLO DIRECTO.	C- solo lágrima.
(Consulte la Figura 124.) Un piloto recibe este espacio libre de ATC: "... despejado al ABC Vortac. Hold West en los dos siete radiales cero ... "¿Cuál es el procedimiento recomendado para ingresar al patrón de espera?	3	A- Paralelo o lágrima.	B- solo paralelo.	C- DIRECTOS SOLAMENTE.
(Consulte la Figura 124.) Un piloto recibe este espacio libre de ATC: "... despejado al XYZ VORTAC. MANTENER NORTE EN LOS TRES SEIS CERO RADIAL, GURANTES A LA IZQUIERDA ... "¿Cuál es el procedimiento recomendado para ingresar al patrón de espera?	3	Solo lágrima solo.	B- solo paralelo.	C- directamente.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 124.) Un piloto recibe este espacio libre de ATC: "... despejado al ABC Vortac. Mantenga al sur en el ocho cero radial ... "¿Cuál es el procedimiento recomendado para ingresar al patrón de espera?	1	Solo lágrima solo.	B- solo paralelo.	C- DIRECTOS SOLAMENTE.
¿De qué manera se representan los SIDS en la vista del plan?	1	A- "Vectores" proporcionados para la guía de navegación o "NAV PILOT" con cursos, el piloto es responsable de seguir.	B- "Vectores" y "PILOT NAV" para los pilotos para usar a su discreción.	C- Forma textual y gráfica combinada que son rutas e instrucciones obligatorias.
¿Cuál es el propósito principal de una estrella?	2	A- Proporcionar la separación entre el tráfico IFR y VFR.	B- Simplificar procedimientos de entrega de liquidación.	C- Disminuya la congestión del tráfico en ciertos aeropuertos.
¿Cuándo emite ATC una estrella?	1	A- solo cuando ATC lo considera apropiado.	B- solo a vuelos de alta prioridad.	C- Solo a solicitud del piloto.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Asegurar que las cartas aeronáuticas apropiadas sean a bordo de un avión es responsabilidad de la	3	A- Aircraft Dispatcher.	B- Primer Oficial.	C- Pilot-In-Command.
¿Qué condición mínima se sugiere para declarar una emergencia?	1	A- En cualquier momento, el piloto es dudoso de una condición que pueda afectar negativamente la seguridad de vuelo.	B- Cuando la resistencia del combustible o el tiempo requerirá una ruta en ruta o prioridad de aterrizaje.	C- Cuando se produce condiciones de socorro como el fuego, la falla mecánica o el daño estructural.
¿Qué es el código de secuestro?	2	A- 7200.	B- 7500.	C- 7777.
¿Qué rango de códigos debe evitar el cambio al cambiar los códigos de transpondedor?	3	A- 0000 a 1000.	B- 7200 y 7500 series.	C- 7500, 7600 y 7700 series.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Después de experimentar una falla de las comunicaciones de radio de dos vías en ruta, ¿cuándo debería un piloto comenzar el descenso para el enfoque del instrumento?	1	A- A su llegada a cualquier corrección de aproximación inicial para el procedimiento de enfoque de instrumentos, pero no antes del plan de vuelo ETA modificado por ATC.	B- A su llegada a la solución de sujeción representada en el procedimiento de aproximación de instrumentos en el ETA, PLUS o menos de 3 minutos corregido.	C- En la corrección de aproximación inicial principal para el procedimiento de aproximación de instrumentos en la ETA que se muestra en el plan de vuelo o en el tiempo de EFC, lo que sea más adelante.
Si un piloto está siendo vector disponible en condiciones de IFR y pierde comunicaciones de radio con ATC, ¿qué medidas deben tomarse?	3	A- VUELO directamente al siguiente punto que se muestra en el plan de vuelo IFR y continúe con el vuelo.	B- Squawk 7700 y Sube a VFR en la parte superior.	C que vuelan directamente a una solución, ruta o vía aérea especificada en el espacio libre.
Un piloto está volando en condiciones climáticas de IFR y tiene un fracaso de las comunicaciones de radio de dos vías. ¿Qué altitud debe ser utilizada?	1	Una altitud asignada por última vez, la altitud ATC ha aconsejado que se espera, o el MEA, lo que sea más alto.	B- Una altitud que tiene al menos 1,000 pies por encima del obstáculo más alto a lo largo de la ruta.	C- A VFR altitud que está por encima del MEA para cada pierna.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto se mantiene a una fijación de enfoque inicial después de haber experimentado una falla de comunicaciones de radio de dos vías. ¿Cuándo debería que ese piloto comience el descenso para el enfoque del instrumento?	3	A- En el momento del EFC, si esto está dentro de Plus o menos, 3 minutos del plan de vuelo ETA modificado por ATC.	B- en el plan de vuelo ETA modificado por ATC.	C- en el tiempo EFC modificado por ATC.
¿Qué altitud y ruta deben usarse si el piloto está volando en las condiciones climáticas de IFR y tiene una falla de las comunicaciones de radio de dos vías?	1	A- Continúe en la ruta especificada en la autorización y vuele lo más alto de lo siguiente: la última altitud asignada, la altitud ATC ha informado que el piloto espere, o al MEA.	B- Desciende a MEA y, si está libre de nubes, proceda al aeropuerto más cercano. Si no está libre de nubes, mantenga la más alta de los medidos a lo largo de la ruta de autorización.	C- Vuele la ruta más directa al destino, manteniendo la última altitud asignada o MEA, lo que sea mayor.
Mientras que en las condiciones de la FIP, un piloto experimenta una falla de comunicaciones de radio. ¿Qué ruta debe volar en ausencia de una ruta asignada ATC o una ruta que ATC ha aconsejado que se espera que se espere en una limpieza adicional?	3	A- La ruta más directa al aeropuerto alternativo archivado.	B- Una ruta fuera de la vía aérea hasta el punto de partida.	C- La ruta archivada en el plan de vuelo.
Es responsabilidad del piloto y la tripulación informar una colisión cercana al aireado como resultado de la proximidad de al menos	2	A-50 pies o menos a otro avión.	B- 500 pies o menos a otro avión.	C- 1,000 pies o menos a otra aeronave.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿En qué condición debería un piloto en la IFR asesorar a la ATC del estado mínimo de combustible?	3	A- Cuando el suministro de combustible se vuelve menos que el requerido para la IFR.	B- Si el combustible restante sugiere una necesidad de tráfico o prioridad de aterrizaje.	C- Si el combustible restante excluye cualquier retraso indebido.
¿Qué implica el término "combustible mínimo" a ATC?	3	Se necesita prioridad de tráfico al aeropuerto de destino.	B- Se requiere manejo de emergencias para el aeropuerto adecuado más cercano.	C- Asesoramiento que indica una situación de emergencia es posible si ocurre un retraso indebido.
Debe recomendar ATC del estado mínimo de combustible cuando su suministro de combustible haya llegado a un estado donde, al llegar a su destino, no puede aceptar ningún retraso indebido.	3	A- Esto asegurará su manejo de prioridad por ATC.	B- ATC considerará esta acción como si hubiera declarado una emergencia.	C- Si su suministro de combustible utilizable restante sugiere la necesidad de prioridad de tráfico para garantizar un aterrizaje seguro, declare una emergencia debido a un combustible bajo e informe el combustible restante en minutos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué condición del aeropuerto es reportada por la torre cuando se reporta más de una condición de viento en diferentes posiciones en el aeropuerto?	2	A- LUZ Y VARIABLE.	B- Cizalla de viento.	C-pasaje frontal.
¿En qué condiciones emiten las alertas de seguridad de ATC?	2	A- Cuando la colisión con otro avión es inminente.	B- Si se observa que la altitud de la aeronave está cerca de la superficie o un obstáculo.	C- Cuando las condiciones climáticas son extremas y el cizallamiento de viento o el gran granizo están en los alrededores.
¿Qué condiciones de vuelo de un gran avión a hidromasaje crean el peligro de vuelo más grave al generar vórtices de alas de la mayor fuerza?	1	A- Pesado, lento, engranaje y flaps para arriba.	B- pesado, lento, equipo y aletas hacia abajo.	C- Pesado, rápido, equipo y aletas hacia abajo.
La turbulencia de vórtice peligrosa que podría encontrarse detrás de una gran aeronave se crea solo cuando ese avión es	1	Aprendizaje en desarrollo.	B- Operando en alta velocidad aérea.	C- Usando la configuración de alta potencia.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto debe tener en cuenta que el alcohol en una cerveza se puede detectar durante el tiempo que	3	A- Mínimo de 60 minutos.	B- 2 horas.	C- 3 horas.
¿Cuál es el efecto del consumo de alcohol en las funciones del cuerpo?	1	A- El alcohol tiene un efecto adverso, especialmente a medida que aumenta la altitud.	B- Las pequeñas cantidades de alcohol en el sistema humano aumentan las habilidades de juicio y toma de decisiones.	C- El alcohol tiene poco efecto si se sigue de una onza de café negro para cada onza de alcohol.
El rendimiento piloto puede ser gravemente degradado por	1	Medicamentos recetados y de venta libre.	Solo medicamentos recetados de B-.	C- solo medicamentos de venta libre.
Mientras experimenta una resaca, un piloto.	1	A- habrá alterado el motor y las respuestas mentales.	B- ya no está bajo la influencia del alcohol.	C- Puede experimentar incomodidad, pero sin deterioro.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Consumo de alcohol	1	A- puede afectar gravemente a una persona durante más de 8 horas.	B- no tiene ninguna preocupación en la aviación después de 8 horas, independientemente de la cantidad consumida.	C- En pequeñas cantidades no tiene ningún efecto sobre el juicio y la toma de decisiones.
Al hacer un enfoque a una pista más estrecha que la que asistencia, sin asistencia VASI, el piloto debe tener en cuenta que el enfoque	2	La altitud puede ser mayor de lo que parece.	La altitud puede ser menor de lo que parece.	C- puede dar lugar a nivelarse demasiado alto y aterrizaje duro.
Acabas de tocarse duro bajo la lluvia en una pista más estrecha que la habitual por la noche. Te das cuenta de que acabas de experimentar	2	Ilusión de longitud de la pista.	B- Una ilusión de altura atmosférica.	C- Ilusión de iluminación de tierra.
La ilusión asociada con el aterrizaje en una pista más estrecha de lo habitual puede resultar en que el piloto volando un	1	Un enfoque más bajo con el riesgo de golpear objetos a lo largo del camino de aproximación o aterrizaje corto.	B- Enfoque más lento con el riesgo de reducir la velocidad del aire debajo de VS0 o aterrizar con fuerza.	C- Enfoque más alto con el riesgo de nivelar altos y aterrizar duro o desplegar la pista.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En la oscuridad, aparecerá una luz estacionaria para moverse cuando se miró fijamente durante un período de tiempo. Esta ilusión es conocida como	3	A- Ilusión somatográfica.	Ilusión de iluminación de tierra.	C- AutoKinesis.
Al hacer un aterrizaje sobre el terreno oscurecido o sin rasgos, como el agua o la nieve, un piloto debe ser consciente de la posibilidad de ilusión. El enfoque puede parecer demasiado	1	Un alto.	Soplo.	C- superficial.
Acaba de tocar la pista más rápido de lo planeado en la bruma por la noche. Te das cuenta de que acabas de experimentar	1	A- Una ilusión de distancia atmosférica.	B- Una ilusión de altura gravotópica.	C- La ilusión del ascensor.
La ilusión de estar en una actitud de nariz que puede ocurrir durante un despegue de aceleración rápida se conoce como	3	A- Ilusión de inversión.	B- Autokinesis.	C- Ilusión somatográfica.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la forma más efectiva de usar los ojos durante el vuelo nocturno?	2	A- Mira solo a lo lejos, luces tenues.	B- Escanear lentamente para permitir la visualización de OffCenter.	C- concéntrese directamente en cada objeto durante unos segundos.
¿Qué aeronave objetivo observado sería de mayor preocupación con respecto a la evitación de colisiones?	3	A uno que parece estar por delante y pasar de izquierda a derecha a alta velocidad.	B- Una que parece estar por delante y pasar de derecha a izquierda a la velocidad lenta.	C- uno que parece estar por delante sin movimiento lateral o vertical y está aumentando de tamaño.
Los procedimientos de escaneo para la evitación de colisión efectiva deben constituir	1	A mirando afuera durante 15 segundos, luego dentro de 5 segundos, luego repite.	B- 1 minuto dentro de la exploración, luego 1 minuto de barrido exterior, luego repite.	C- Mirar afuera cada 30 segundos, excepto en el contacto del radar cuando el escaneo exterior es innecesario.
Cuando use el horizonte de la Tierra como punto de referencia para determinar la posición relativa de otras aeronaves, la mayoría de la preocupación sería para la aeronave	3	A, por encima del horizonte y aumentando en tamaño.	B- en el horizonte con poco movimiento relativo.	C- en el horizonte y aumentando en tamaño.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto está más sujeto a la desorientación espacial cuando	3	A- Ignorando o superando las sensaciones de los músculos y el oído interno.	B- Los ojos se mueven a menudo en el proceso de comprobación de los instrumentos de vuelo.	Las sensaciones del cuerpo C se utilizan para interpretar las actitudes de vuelo.
¿Qué procedimiento se recomienda para prevenir o superar la desorientación espacial?	3	A- Reduzca el movimiento de la cabeza y los ojos a la mayor medida posible.	B- confiar en el sentido cinésico.	C- confíe enteramente en las indicaciones de los instrumentos de vuelo.
Mientras hace que las tasas constantes prolongadas se conviertan en condiciones de IFR, un movimiento de cabeza abrupto puede crear la ilusión de rotación en un eje completamente diferente. Esto se conoce como	2	A- Autokinesis.	B- Ilusión de Coriolis.	C- Las inclinaciones.
Haze puede dar la ilusión de que la aeronave es	2	A- más cerca de la pista de lo que realmente es.	B- más lejos de la pista de lo que realmente es.	C- la misma distancia de la pista como cuando no hay restricción a la visibilidad.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La penetración repentina de la niebla puede crear la ilusión de	1	A-lanzando.	B- lanzando hacia abajo.	C- Nivelación de la carga.
Penetrando la niebla mientras vuelan un enfoque por la noche, puedes experimentar la ilusión de	1	A-lanzando.	B- Volando a una altitud más baja.	C- girar constante.
¿Qué ilusión, si alguna, puede llover en el parabrisas crea?	3	A- no causa ilusiones.	B- inferior a lo real.	C- más alto que el real.
¿Qué es un síntoma de envenenamiento de monóxido de carbono?	3	A- Rápido, respiración superficial.	B- Dolor y calambres de las manos y los pies.	C- mareos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál probablemente resultaría en hiperventilación?	1	A- Una situación estresante que causa ansiedad.	B- El consumo excesivo de alcohol.	C- Una tasa extremadamente lenta de respiración y oxígeno insuficiente.
¿Qué causa la hipoxia?	3	A- Dióxido de carbono excesivo en la atmósfera.	B- un aumento en el contenido de nitrógeno del aire a altitudes altos.	C- Una disminución de la presión parcial de oxígeno.
¿Cuál es un síntoma común de hiperventilación?	1	Sensaciones de hormigueo.	B-agudeza visual.	C- Disminución de la velocidad de respiración.
La pérdida de presión de la cabina puede resultar en hipoxia porque a medida que aumenta la altitud de la cabina	3	A- El porcentaje de nitrógeno en el aire aumenta.	B- El porcentaje de oxígeno en el aire se reduce.	La presión parcial de oxígeno se reduce.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿La hipoxia es el resultado de cuál de estas condiciones?	1	A- insuficiente oxígeno que llega al cerebro.	B- Dióxido de carbono excesivo en el torrente sanguíneo.	C- Oxígeno limitado que llega a los músculos del corazón.
Comportamiento humano	2	Rara vez resulta en accidentes a menos que se realicen acciones deliberadas.	B- es responsable de tres de cada cuatro accidentes.	C- es bien entendido, por lo que los accidentes inducidos por el comportamiento son sucesos extremadamente raros.
Un piloto experimentado tratando de cumplir un horario.	3	A- puede esperar la tripulación de vuelo para alertarlos a problemas o áreas de preocupación.	B- Siempre se equivocará por el lado de la precaución.	C- puede dejar de percibir los trampos operativos.
La toma de decisiones automática es	1	A- Un tipo reflexivo de toma de decisiones.	B- un tipo impulsivo de toma de decisiones.	C- Un tipo de toma de decisiones internalizado.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La función de monitoreo de la tripulación es esencial,	2	A, especialmente durante los modos de vuelo de cruceros de alta altitud para evitar problemas de gatos.	B- Particularmente durante el enfoque y el aterrizaje para prevenir CFIT.	C- Durante las salidas RNAV en el espacio aéreo de Clase B.
Para lograr el más alto nivel de seguridad,	1	A- Cada tripulación de vuelo debe monitorear cuidadosamente la trayectoria de vuelo de la aeronave.	B- Los miembros de la tripulación deben monitorear continuamente sus tareas dependientes del asiento.	C- El juicio del Capitán no debe ser cuestionado.
Entrenamiento de CRM se refiere a	2	A- Los dos componentes de la seguridad de los vuelos y la gestión de recursos, combinados con la retroalimentación de mentores.	B- Los tres componentes de la conciencia inicial de adoctrinamiento, la práctica recurrente y la retroalimentación, y un refuerzo continuo.	C- Los cinco componentes de la conciencia inicial de adoctrinamiento, los principios de comunicación, la práctica recurrente y la retroalimentación, los simulacros de coordinación y el continuo refuerzo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La gestión de errores de CRM incluye	3	A- Uso efectivo de todos los recursos disponibles: recursos humanos, hardware e información.	B- Error a la llamada y entrenamiento de la guía de errores.	C- Prevención de errores, detección de errores y recuperación del error.
CRM se define como	1	Aplicación de la gestión del equipo en el entorno de la cubierta de vuelo.	B- El uso de los principios de factores humanos en el entorno de aviación.	C- Un enfoque de evitación de errores humanos para la gestión de la aviación en la cubierta de vuelo.
Problemas culturales en CRM	2	A- no son temas apropiados para un entrenamiento efectivo de CRM en ninguna población.	B- debe ser abordado para cada población de entrenamiento.	C- se puede discutir si el plan de estudios de capacitación permite el tiempo de capacitación para esos temas.
Gestión de recursos de la tripulación (CRM) es	3	A- A Dilución de la Autoridad del Capitán.	B- El único método de evitación de accidentes y prevención de errores.	C- Una forma de tomar buenas decisiones.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA 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 para reducir los riesgos asociados con cada vuelo?	2	Aplicación de la gestión del estrés y los procedimientos de elementos de riesgo.	B- Conciencia situacional, reconocimiento de problemas y buen juicio.	C- El proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y tomar una decisión oportuna sobre qué medidas tomar.
Un propósito de la gestión de recursos de la tripulación (CRM) es dar las tripulaciones las herramientas para	1	Reconocer y mitigar los peligros.	B- Mantener la moneda con las regulaciones.	C- Reduce la necesidad de recursos externos.
Una persona puede no actuar como un miembro de la tripulación de una aeronave civil si las bebidas alcohólicas han sido consumidas por esa persona dentro del precedente	1	A- 8 horas.	B- 12 horas.	C- 24 horas.
¿Cuál es la duración esperada de un Microburst individual?	3	A- Dos minutos con los últimos vientos que duran aproximadamente 1 minuto.	B- Un MicroBurst puede continuar durante 2 a 4 horas.	C- rara vez más de 15 minutos desde el momento en que la explosión golpea el suelo hasta la disipación.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El máximo de los descendentes en un encuentro de microboría puede ser tan fuerte como	3	A- 8,000 FT / MIN.	B- 7,000 FT / MIN.	C- 6,000 FT / MIN.
¿Dónde está la ubicación habitual de un térmico bajo?	3	A pesar de la región del Ártico.	B- sobre el ojo de un huracán.	C- sobre la superficie de una región seca y soleada.
¿Qué es una característica del movimiento de aire en un área de alta presión?	2	A ascendiendo de la superficie alta a menor presión en altitudes más altas.	B- Desciende a la superficie y luego hacia afuera.	C- Moviéndose hacia afuera desde lo alto en altitudes altas y hacia arriba en la superficie.
A niveles más bajos de la atmósfera, la fricción hace que el viento fluya a través de isobares en un bajo porque la fricción	1	A- Disminuye la velocidad del viento y la fuerza de Coriolis.	B- Disminuye la fuerza de gradiente de presión.	C- Crea turbulencia de aire y aumenta la presión atmosférica.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿En qué lugar tiene la fuerza de Coriolis el menor efecto en la dirección del viento?	3	A- en los polos.	B-latitudes medias (30 ° a 60 °).	C- en el ecuador.
¿Cómo afecta la fuerza de Coriolis a la dirección del viento en el hemisferio sur?	1	A- Causa la rotación en el sentido de las agujas del reloj alrededor de un bajo.	B- Causa el viento que fluya de un bajo hacia un alto.	C- tiene exactamente el mismo efecto que en el hemisferio norte.
¿Qué condiciones climáticas se define como un anticiclón?	2	Una calma.	B- Área de alta presión.	C- col.
Un ciclón es	1	A- Una tormenta de fuerza de huracanes en el Océano Índico.	B- Una depresión tropical con vientos sostenidos de 63 nudos.	C- Una depresión tropical con una presión barométrica en el centro de la característica que tiene 35 MB más baja que la presión fuera de la función del clima.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué área o áreas del hemisferio norte experimentan una movimiento de sistemas climáticos generalmente al este a oeste?	2	A- ÁRTICO SOLAMENTE.	B- Ártico y subtropical.	C- Subtropical solamente.
Las tormentas de verano en la región ártica generalmente se moverán	1	A- noreste al suroeste en Polar Pascua.	B- Suroeste a noreste con el flujo de jetstream.	C- directamente al norte a sur con el flujo de aire polar de bajo nivel.
¿Qué es una característica de la troposfera?	2	A- Contiene toda la humedad de la atmósfera.	B- Hay una disminución general de la temperatura con un aumento de la altitud.	C- La altitud promedio de la parte superior de la troposfera es de aproximadamente 6 millas.
¿Qué característica oculta en niveles de altitud cerca de la tropopause?	1	A- Vientos máximos y zonas estrechas de cizallamiento de viento.	Aumento de la temperatura abrupta por encima de la tropopausia.	C: capas delgadas de nubes de cirro (cristal de hielo) en el nivel de la tropopausia.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué característica está asociada con la tropopause?	3	Ausencia de viento y turbulencia.	B- Límite superior absoluto de la formación de la nube.	C- Cambio abrupto de velocidad de lapso de temperatura.
¿Dónde está una ubicación común para una inversión?	2	A- en la tropopausia.	B- en la estratosfera.	C- En la base de las nubes de cumulus.
¿Dónde están los jetstreams normalmente ubicados?	2	A- En áreas de fuertes sistemas de baja presión en la estratosfera.	B- en un descanso en la tropopausia donde se encuentran los gradientes de temperatura intensificados.	C- En una sola banda continua, rodeando la tierra, donde hay un descanso entre la tropopausia ecuatorial y polar.
La tropopausia se encuentra generalmente cuando las temperaturas de aire libre son	1	A- entre -55 ° C y -65 ° C.	B- entre -40 ° C y -55 ° C.	C- más frío que -60 ° C.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de nubes pueden estar asociadas con el jetstream?	2	Línea de nube A- Cumulonimbus donde el jetstream cruza el frente frío.	B- Cirrus Nubes en el lado ecuatorial del jetstream.	C- Cirrostratus Cloud Band en el lado polar y debajo del jetstream.
Cuando está disponible la humedad de alto nivel, la forma de las nubes de Cirrus en el	2	A- Lado polar de la corriente de chorro.	B- Lado ecuatorial de la corriente de chorro.	Lado de ángulo agudo de la corriente de chorro.
¿Dónde suele ocurrir los vientos máximos asociados con el jetstream?	1	A- en las proximidades de las roturas en la tropopausia en el lado polar del núcleo de chorro.	B- debajo del núcleo de chorro donde se encuentra un largo tramo recto del jetstream.	C- En el lado ecuatorial del jetstream donde la humedad ha formado nubes cirugifias.
La tasa de disminución en la velocidad del viento del núcleo de la corriente de chorro es considerablemente mayor en el	2	A- lado ecuatorial.	Lado polar.	Lado de ángulo c-agudo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Grandes áreas de tierra	1	A- Tiende a aumentar las variaciones de temperatura.	B- No influya en el troposhere.	C- Minimizar las variaciones de temperatura.
Para un vuelo a un aeropuerto en las cercanías de la costa, el enfriamiento de la superficie de la tierra significa que puede esperar encontrar	2	A- Breezas del mar.	Breezas de la tierra.	C- un viento chinook.
¿Qué término describe un área alargada de baja presión?	1	A través del canal.	Puente.	C- huracán o tifón.
Las áreas de baja presión son áreas de	3	Aire estancado.	B- Descendiendo aire.	C- Aire ascendente.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es una característica de un frente estacionario?	3	A- La superficie frontal caliente se mueve alrededor de la mitad de la velocidad de la superficie frontal fría.	Las condiciones del clima b son una combinación de un fuerte frío y fuerte clima frontal cálido.	Los vientos de superficie C tienden a fluir paralelos a la zona frontal.
¿Qué evento suele ocurrir después de que una aeronave pase a través de un frente hasta el aire más frío?	3	A- La temperatura / difusión de puntos de rocío disminuye.	B- Dirección del viento cambia a la izquierda.	El aumento de la presión atmosférica aumenta.
Si los vientos en alto están soplando paralelo al frente,	3	Se puede esperar que el frente se mueva con los vientos superiores.	B- Se pueden esperar que los vientos en altura se conviertan en el límite frontal.	C- El frente se mueve lentamente si es en absoluto.
¿Qué factor atmosférico causa un movimiento rápido de los frentes de la superficie?	1	A- Vientos superiores que soplan en la parte delantera.	B- Superior bajo ubicado directamente sobre la superficie baja.	C- El frontal frío y elevando el frente cálido.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Resultado de los frentes de los puntos de rocío de	1	Diferencias de densidad de aire debido a los niveles de humedad.	Densidad de aire B debido a la temperatura.	C- temperaturas en alto.
¿En qué condiciones meteorológicas pueden formar ondas frontales y bajas áreas de presión?	2	A- Frentes cálidos u frentes ocluidos.	B- Frentes fríos en movimiento lento o frentes estacionarios.	C- Oclusiones frontales frías.
¿Qué diferencia meteorológica se encuentra en cada lado de una "línea seca"?	2	A- Diferencia de temperatura extrema.	Diferencia B- DEWPOINT.	C- Stratus versus cúmulos nubes.
¿Dónde está la ubicación normal del jetstream en relación con los mínimos y frentes de superficie?	1	A- El jetstream se encuentra al norte de los sistemas de superficie.	B- El jetstream se encuentra al sur del frente bajo y cálido.	C- El jetstream se encuentra sobre el bajo y cruza tanto el frente cálido como el frente frío.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de sistema frontal normalmente está atrasado por el jetstream?	3	A- Frente frontal y frente cálido.	B- FRENTE CALIENTE.	C-ocluido delantero.
Las superficies frontales empinadas generalmente se asocian con	2	A- FAST MOVE FRENTE CALIENTE.	B- Frente al frente frío.	C- líneas secas.
Si una muestra de aire se fuerza hacia arriba y es más fría que el aire circundante,	1	A-se hunde hasta que alcance el aire más denso.	B-obtiene energía de aire circundante y permanece en su lugar.	C-cálida del aire circundante y aumenta a la expansión.
¿Qué proceso causa enfriamiento adiabático?	1	A- Expansión del aire a medida que aumenta.	B- Movimiento de aire sobre una superficie más fría.	C- Liberación del calor latente durante el proceso de vaporización.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de viento fluye hacia abajo, cada vez más cálido y secador?	3	A- Breeze Land.	B- VALLEY WINT.	Viento c- katabático.
¿Cuál es la tasa aproximada? El aire insaturado se enfriará a la capa superior que fluye?	1	A-3 ° C por 1,000 pies.	B- 2 ° C por 1,000 pies.	C- 4 ° C por 1,000 pies.
¿Cuál es el resultado cuando el vapor de agua cambia al estado líquido mientras se levanta en una tormenta eléctrica?	1	El calor latente se libera a la atmósfera.	B- El calor latente se transforma en energía pura.	C- El calor latente se absorbe desde el aire circundante por la gota de agua.
¿Cuándo se produce normalmente la temperatura mínima durante un período de 24 horas?	1	A- Después del amanecer.	B- Alrededor de 1 hora antes del amanecer.	C- a medianoche.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué condiciones produce el tipo más frecuente de inversión de temperatura a base de suelo o superficial?	3	A- El movimiento de aire más frío bajo el aire caliente o el movimiento del aire caliente sobre el aire frío.	B- Se extiende el hundimiento del aire dentro de una capa gruesa en aloft que resulta en calefacción por compresión.	C- Radiación terrestre en una noche clara y relativamente tranquila.
¿Cómo se eliminan o dispersan las capas de bruma?	2	A- por mezcla por convección en aire fresco de la noche.	B- por viento o por el movimiento del aire.	C- Por evaporación similar a la limpieza de la niebla.
Estás planeando un vuelo a una zona costera que actualmente se encuentra a continuación, los mínimos meteorológicos publicados para el enfoque de ILS debido a la niebla. Se pronostica que los vientos aumentarán a 20 nudos desde el oeste a su hora de llegada programada. ¿Qué clima debe esperar?	3	A- ICE SUPERFICIE.	B- Fiag de advección que engrose a medida que los vientos aumentan a 20 nudos.	C- Una capa baja de nubes Stratus o Stratocumulus.
¿Qué condiciones son necesarias para la formación de la niebla superior?	1	El aire húmedo y estable se mueve sobre el viento creciente gradualmente por un viento.	B- Un cielo claro, poco o ningún viento, y 100 por ciento de humedad relativa.	C- Lluvia cayendo a través de nubes de estratos y un viento de 10 a 25 nudos que mueve la precipitación por la pendiente.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Precipitación inducida a la niebla	1	A- Resultados de lluvia relativamente cálida o llovizna cayendo a través del aire más frío.	B- Resultados de lluvia relativamente más fría o llovizna cayendo a través del aire más cálido.	C- es generalmente de corta duración.
Se está acercando a un aeropuerto para aterrizar en 20 minutos. La temperatura de los informes de METAR 10 ° C, punto de rocío 10 ° C, vientos 310/04, nubes dispersas y lluvia. Tu esperas	1	A- FOG DE RADIACIÓN.	B- Profundización de la niebla.	Condiciones de limpieza de C.
¿Qué condición produce clima en el lado de Lee de un gran lago?	1	A- El aire caliente que fluye sobre un lago más frío puede producir niebla.	B- El aire frío que fluye sobre un lago más cálido puede producir una nebula de advección.	C- El aire caliente que fluye sobre un lago fresco puede producir duchas de lluvia.
¿Qué grosor mínimo de la capa de la nube se indica si la precipitación se reporta como una intensidad ligera o mayor?	1	A-4,000 pies de espesor.	B- 2,000 pies de espesor.	C- un espesor que permite que las tapas de la nube sean más altas que el nivel de congelación.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un vuelo está programado al amanecer. Las condiciones actuales son lluviosas, pero se espera que las condiciones se aclaren. La temperatura del pronóstico es de 10 ° C, el punto de rocío 10 ° C, con los vientos de 330 ° a 5 nudos. ¿Qué condiciones meteorológicas pueden esperar?	1	A- Las condiciones son favorables para la niebla de la radiación.	B- densa niebla que se profundizará durante el día.	C- glaseado de tierra severa.
¿Qué fenómeno meteorológico señala el comienzo de la etapa madura de una tormenta eléctrica?	2	A- La apariencia de una parte superior de un anvil.	B- El inicio de la lluvia en la superficie.	La tasa de crecimiento C de la nube está en su máximo.
Durante el ciclo de vida de una tormenta, ¿qué etapa se caracteriza predominantemente por los descendentes?	2	A- cúmulo.	B- disipando.	C- madura.
¿Qué característica se asocia normalmente con la etapa de cúmulo de una tormenta eléctrica?	3	Al comienzo de la lluvia en la superficie.	B- Rayo frecuente.	C- ascendente continuo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Por qué están peligrosos los bajadores en una tormenta de tormenta madura?	1	A- Downdrafts se mantienen frescos por lluvia fría que tiende a acelerar la velocidad a la baja.	B- Downdrafts convergen hacia una ubicación central debajo de la tormenta después de golpear la superficie.	C- Los descendentes reductores se vuelven más cálidos que el aire circundante y revierten en un ascendente antes de alcanzar la superficie.
¿Dónde se desarrollan más las líneas de Squalls a menudo?	2	A- en un frente ocluido.	B- delante de un frente frío.	C- Detrás de un frente estacionario.
¿Qué es una diferencia entre una tormenta de masa aérea y una tormenta de truenos estable?	2	Las tormentas de las masas de aire producen precipitaciones que caen fuera del astillero.	B-Air Mass Thunderstift Downdrafts y precipitación retardan y reuelgan los ascensores.	Las tormentas eléctricas de estado estacionario están asociadas con la calefacción de la superficie local.
¿Qué tipo de tormentas son más propensas a producir nubes de embudo o tornados?	2	Tormentas de masa aérea.	B- Tormentas de tormentas frontales frías o de Squall.	C: tormentas asociadas con la formación de hielo y el agua sobresalada.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de nube se asocia con una turbulencia violenta y una tendencia hacia la producción de nubes de embudo?	1	A- cumulonimbus mamatus.	B- lenticular de pie.	C- stratocumulo.
¿Qué condición meteorológica es un ejemplo de una banda de inestabilidad no frontal?	1	A- Línea Squall.	B- Niebla advectiva.	C-frontogénesis.
Una tormenta severa es una en la que el viento de la superficie es	1	A- 58 mph o mayor y / o granizo de superficie es de 3/4 pulgadas o más de diámetro.	B- 50 nudos o mayor y / o granizo de superficie es de 1/2 pulgada o más de diámetro.	C- 45 nudos o mayor y / o granizo de superficie es de 1 pulgada o más de diámetro.
Un Squall es un aumento repentino de al menos 15 nudos en la velocidad promedio del viento a una velocidad sostenida de	3	A- 24 nudos o más durante al menos 1 minuto.	B- 22 nudos o más durante al menos 1 minuto.	C- 20 nudos o más durante al menos 1 minuto.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La turbulencia de corte de una tormenta se ha encontrado	3	A-10 millas de la tormenta severa.	B- A 15 millas de la tormenta severa.	C-20 millas de la severa tormenta.
Los cambios de presión atmosférica debidos a una tormenta eléctrica estarán al valor más bajo	2	A- Durante el descenso y las lluvias pesadas.	B- Cuando se acerca la tormenta eléctrica.	C- Inmediatamente después de que las lluvias se hayan detenido.
¿Las nubes convectivas que penetran en una capa de estrato pueden producir qué amenaza para instrumentar el vuelo?	3	A- Lluvia congelada.	B- Turbulencia de aire claro.	Tormentas eléctricas incrustadas.
¿Qué se indica por el término "tormentas eléctricas incrustadas"?	3	Las tormentas eléctricas severas están incrustadas en una línea Squall.	Se predice que las tormentas B- se desarrollen en una masa de aire estable.	Las tormentas eléctricas están ocultas por otros tipos de nubes.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un área clara en una línea de ecos de tormenta de tormenta en un ámbito de radar indica	3	A- La ausencia de nubes en el área.	B- Un área de ninguna turbulencia convectiva.	C- Un área donde no se detectan gotas de precipitación.
Al volar sobre la parte superior de una tormenta severa, la nube debe ser rebosada por al menos	1	A-1,000 pies por cada 10 nudos Windspeed.	B- 2,500 pies.	C- 500 pies por encima de cualquier capa de turbulencia moderada a severa.
Una tormenta estable de truenos está asociada con	2	A- Calefacción de la superficie.	Sistemas B- Tiempo.	Etapa de maduración.
¿Cuál es una definición de "corte de viento severo"?	2	A- Cualquier cambio rápido de cizallamiento de viento horizontal en exceso de 25 nudos; Cizalla vertical exceptuada.	B- CUALQUIER CAMBIO RÁPIDO EN LA DIRECCIÓN DEL VIENTO O VELOCIDAD CUALQUIER CAMBIOS CAMBIOS DE VICIDAD MÁS DE 15 NUDOS O CAMBIOS DE VELOCIDAD VERTICAL MÁS DE 500 FT / MIN.	C- Cualquier cambio de velocidad aérea mayor a 20 nudos que se mantienen durante más de 20 segundos o cambios de velocidad vertical en exceso de 100 pies / min.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En comparación con un enfoque en un viento de cabeza moderada, que es una indicación de una posible cizalladura de viento debido a un viento que disminuye cuando desciende en la pendiente de deslizamiento?	2	Se requiere menos poder.	B- Se requiere una actitud de tono más alta.	Se requiere una tasa de descenso inferior.
¿Qué indicaciones iniciales de la cabina en caso de que un piloto sea consciente de cuándo un viento de cabeza está cizallando con un viento tranquilo?	3	A- Se indica la velocidad del aire disminuye, las parcelas de aviones y la altitud disminuyen.	Los aumentos de la velocidad del aire indicados por B- se reducen y aumenta la altitud.	La velocidad del aire indicada por C: disminuye, las parcelas de aeronaves disminuyen y disminuye la altitud.
¿Qué condición inicialmente causaría que la velocidad del aire indicada y el tono aumentarían y la tasa de fregadero disminuirá?	3	A- Disminución repentina en un componente de viento en la cabeza.	B- Tweonwind que repentinamente aumenta en la velocidad.	C- Incremento repentino en un componente de viento en la cabeza.
¿Qué indicaciones iniciales de la cabina en caso de que un piloto sea consciente de cuándo una cizallamiento de viento de cola constante a un viento tranquilo?	3	Aumenta la altitud; Pitch e indicaron la disminución de la velocidad del aire.	B- Altitud, tono e indicó la disminución de la velocidad del aire.	Aumento de la altitud, el tono y la velocidad del aire indicada.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué indicaciones iniciales de la cabina en caso de que un piloto sea consciente de cuando un viento constante cizalea a un viento tranquilo?	2	Aumenta la altitud; Pitch e indicaron la disminución de la velocidad del aire.	B- Altitud, tono e indicó la disminución de la velocidad del aire.	Aumento de la altitud, el tono y la velocidad del aire indicada.
¿Qué condición de cizallamiento del viento da como resultado una pérdida de velocidad aérea?	2	A- Disminuyendo el viento de la cabeza o el viento de la cola.	B- Disminución del viento de la cabeza y aumentando el viento de la cola.	C.- Aumento del viento de la cabeza y disminuyendo el viento de la cola.
¿Qué condición de cizalla del viento resulta en un aumento en la velocidad del aire?	3	A- Aumento del viento de la cola y disminuyendo el viento de la cabeza.	B- Aumento del viento de la cola y el viento de la cabeza.	C- Disminuyendo el viento de la cola y el aumento del viento de la cabeza.
¿Qué características de rendimiento de avión deben reconocerse durante el despegue al encontrar un cizallamiento de viento de cola que aumenta en la intensidad?	1	A- Pérdida, o disminuida, el rendimiento de la velocidad del aire.	B- Disminución de la distancia de despegue.	C- Aumento del rendimiento de escalada inmediatamente después del despegue.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se está gestionando el empuje para mantener la velocidad del aire indicada deseada y la pendiente de deslizamiento está siendo volada. ¿Qué características deben observarse cuando una cizallamiento de viento de cola a un viento constante?	2	Actitud de paso: aumenta. Velocidad vertical: aumenta. Admite la velocidad del aire: disminuye, luego aumenta a la velocidad de aproximación.	ACTITUD DE PITCH DE BLAVES: AUMENTA. Velocidad vertical: disminuye. Admite la velocidad del aire: aumenta, luego disminuye.	Actitud de tono C: disminuye. Velocidad vertical: disminuye. Airspeed indicado:
¿Qué es una característica importante de la cizalla del viento?	3	A- se asocia principalmente a los vórtices laterales generados por tormentas eléctricas.	B- Generalmente existe solo en las proximidades de tormentas eléctricas, pero se puede encontrar cerca de una inversión de temperatura fuerte.	C- Puede estar asociado con un cambio de viento o un gradiente de velocidad del viento en cualquier nivel en la atmósfera.
¿Dónde puede encontrar la zona de peligro máxima causada por el cizallamiento de viento asociado con una tormenta eléctrica?	3	A, frente a la célula de tormenta eléctrica (lado del yunque) y en el lado suroeste de la celda.	B- delante de la nube de rollo o la parte delantera de la ráfaga y directamente debajo de la nube de yunque.	C- en todos los lados y directamente debajo de la célula tormenta.
¿Cuál es una condición necesaria para la ocurrencia de una cizalla de viento de inversión de temperatura de bajo nivel?	2	A- El diferencial de temperatura entre las capas frías y cálidas debe ser de al menos 10 ° C.	B- Un viento tranquilo o ligero cerca de la superficie y un viento relativamente fuerte justo por encima de la inversión.	C- Una diferencia de dirección del viento de al menos 30 ° entre el viento cerca de la superficie y el viento justo por encima de la inversión.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La cizalla horizontal de viento, crítica para la turbulencia (moderada o mayor) por 150 millas es	2	A- 18 nudos o menos.	B- Mayor que 18 nudos.	C- No es un factor, solo la cizalla vertical es un factor.
Los descensos máximos en un encuentro de microboría son fuertes y pueden incluir vientos horizontales cerca de la superficie tan fuerte como	3	A- 34 nudos.	B- 20 nudos.	C- 45 nudos.
Un avión que se encuentra con un viento en contra de 40 nudos, dentro de un microburst, puede esperar una cizalla total a través del Microburst de	2	A- 40 nudos.	B- 80 nudos.	C- 90 nudos.
Las mediciones de viento Doppler indican que el cambio de velocidad del viento puede esperar un piloto al volar a través de la intensidad máxima de un microburst es aproximadamente	3	A- 15 nudos.	B- 25 nudos.	C- 45 nudos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 144.) Si se involucra en un encuentro de Microburst, ¿en qué posiciones de la aeronave se producirá el descenso más grave?	3	A-4 y 5.	B- 2 y 3.	C- 3 y 4.
(Consulte la Figura 144.) Al penetrar en un microbulto, ¿qué aeronave experimentará un aumento en el rendimiento sin un cambio en el tono o la potencia?	3	A-3.	B- 2.	C- 1.
(Consulte la Figura 144.) ¿Qué efecto tendrá un encuentro de microboría en la aeronave en la posición 3?	3	A- Disminuyendo el viento de la cabeza.	B- Aumento del viento de la cola.	C- fuerte descendente.
(Consulte la Figura 144.) ¿En qué efecto tendrá un encuentro de microboría en la aeronave en la posición 4?	1	A- Fuerte Tailwind.	B- fuerte ascendente.	C- Aumento de rendimiento significativo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 144). ¿Cómo se verá afectada la aeronave en la posición 4 por un encuentro de Microburst?	2	A- RENDIMIENTO AUMENTANDO CON UNA VEZ TAJA Y OUTDORT.	B- Rendimiento decreciente con un viento de cola y un descendente.	C: rendimiento disminuyendo con un viento en contra y un descenso.
(Consulte la Figura 144.) En el enfoque final del aeropuerto, el avión en posición # 5 experimentaría	3	Una disminución de la velocidad del suelo.	B- abajoDraft.	C- Pobre rendimiento.
¿Qué información de la torre de control está indicada por la siguiente transmisión? "Viento del límite sur uno seis cero a las dos cinco, el viento del límite del oeste dos cuatro cero a las tres cinco".	3	A- A Downburst se encuentra en el centro del aeropuerto.	B- Sake Turbulence existe en el lado oeste de la pista activa.	C- Hay una posibilidad de cizalle de viento en o cerca del aeropuerto.
¿Cuál es la técnica recomendada para contrarrestar la pérdida de velocidad aérea y la elevación resultante de la cizalla del viento?	3	A- Baje la actitud de tono y recupere la velocidad del aire perdido.	B- Evite sobresalir la aeronave, "Pitch to Airspeed", y aplique la máxima potencia.	C- Mantener, o aumentar, actitud de inclinación y aceptar las indicaciones de velocidad aérea más bajas que normales.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es un efecto de la formación de hielo, nieve o helada en un avión?	1	A- Aumento de la velocidad de la parada.	B- Aumento de tendencias de lanzamiento.	C- Mayor ángulo de ataque a los puestos.
El rocío congelado es	3	A- BLANCO Y OPAQUE.	B- Duro y opaco.	C- Duro y transparente.
El hielo claro generalmente se forma en los rangos de temperatura exterior de	2	A- -15 a -25ºC.	B- 0 a -10ºC.	C- más frío que -25ºC.
Los datos de prueba indican que el hielo, la nieve o la escarcha que tienen un espesor y la rugosidad similar a la papelera media o gruesa en el borde delantero y la superficie superior de un ala pueden	3	A- Reduzca el ascensor hasta en un 40 por ciento y aumenta la resistencia al 30 por ciento.	B- Aumente la resistencia y reduce la elevación hasta en un 40 por ciento.	C- Reduzca la elevación hasta en un 30 por ciento y aumenta la resistencia al 40 por ciento.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los efectos adversos del hielo, la nieve o las heladas en el rendimiento de las aeronaves y las características de vuelo incluyen la disminución de la elevación y	3	A- Aumento de empuje.	B- una disminución de la velocidad de la parada.	C- una mayor velocidad de parada.
Incluso una pequeña cantidad de escarcha, hielo o nieve puede	2	A incrementar el rendimiento de despegue.	B- Hinder Lift Production a un punto donde el despegue será imposible.	C- Disminuir el despegue a tierra.
¿Cuál es una desventaja de un paso sobre el proceso de dos pasos cuando se deshica / anti-glaseado un avión?	3	A- es más complicado.	B- El tiempo de espera se incrementa.	C- Más líquido se usa con el método de un paso cuando los grandes depósitos de hielo y nieve deben estar enrojecidos en las superficies de los aviones.
El propósito de diluir el líquido de etilenglicol de deshileno con agua en condiciones de no precipitación es	2	A elevar el punto eutéctico.	B- Disminuir el punto de congelación.	C- Aumente el punto de congelación mínimo (inicio de la cristalización).

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué procedimiento aumenta el tiempo de espera cuando se deshica / anti-glaseado un avión utilizando un proceso de dos pasos?	1	A- CALENTADO Tipo 1 Fluido seguido de un fluido de tipo frío 2.	B- Líquido de tipo 2 Tipo 2 seguido de líquido de tipo 2 caliente.	Clicado tipo 1 o 2 líquido seguido de líquido de tipo 1 en frío.
¿Cuál de los siguientes disminuirá el tiempo de espera durante el anti-glojo utilizando un proceso de dos pasos?	1	Aplique el líquido de tipo 2 calentado.	B- Disminuye el contenido de agua.	C- Aumente la viscosidad del fluido tipo 1.
Cuando se detecta la formación de hielo, particularmente mientras opera una aeronave sin equipos de deshielo, el piloto debe	3	A- Mosca a un área con precipitación líquida.	B- Volar a una altitud más baja.	C- Deje el área de precipitación o vaya a una altitud donde la temperatura está por encima de la congelación.
Si se sospecha la formación de hielo en un avión equipado con equipos de deshielo, el piloto debe	2	A- Primero confirme el hielo con la luz de hielo antes de implementar las botas neumáticas.	B- Opere el sistema de deshielo neumático varias veces para despejar el hielo.	C Opere el sistema de deshielo neumático una vez para permitir el tiempo para la eliminación de hielo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué debe ser la temperatura de líquido de neto / anti-hielo durante el último paso de un proceso de dos fases?	3	Un caliente.	B- cálido.	C- frio.
¿Cuál es el contenido mínimo de glicol de tipo 1 de fabricación / líquido anti-icing?	3	A-30 por ciento.	B- 50 por ciento.	C- 80 por ciento.
El fluido anti-glaciar debe proporcionar protección de punto de congelación a	3	A- -20 ° F temperatura ambiente.	B- + 32 ° F temperatura exterior o abajo.	C- Un punto de congelación no superior a 20 ° F por debajo de la temperatura de la superficie del ambiente o del aeroplano.
Punto de congelación depresivo (FPD) Fluidos utilizados para deshielo	2	A- Proporcionar protección contra hielo durante el vuelo.	B- están destinados a proporcionar protección contra hielo solo en el suelo.	C- En el suelo, no cause degradación de rendimiento durante el despegue.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Nieve en la parte superior de los fluidos de deshielo o anti-icing.	2	No es necesario ser considerado como adherirse a la aeronave.	B- debe ser considerado como adherirse a la aeronave.	C- debe ser considerado como adherirse a la aeronave, pero se puede hacer un despegue seguro, ya que eliminará.
Los fluidos depresivos de punto de congelación (FPD) son altamente solubles en agua; sin embargo,	3	A-ICE es lento para absorberlo, pero rápido para fundirse cuando está en contacto con FPD.	B- El hielo lo absorbe muy rápido, pero es lento para fundirse cuando esté en contacto con él.	C: ICE es lento para absorberlo, y fundirse cuando esté en contacto con él.
Punto de congelación depresivo (FPD) Residuos de fluidos en el ventilador del motor o las cuchillas del compresor	3	A- puede aumentar el rendimiento y causar puestos o oleadas.	B- podría hacer que los vapores de FPD ingresen a la aeronave, pero no tendrían ningún efecto en el empuje del motor o en el poder.	C- Puede reducir el rendimiento del motor y causar puestos de corriente y / o compresor.
La práctica desarrollada y aceptada por la industria de la compañía aérea de América del Norte utilizando los fluidos tradicionales de América del Norte es garantizar que el punto de congelación de la película restante esté por debajo de la temperatura ambiente por al menos	2	A- 10 ° F.	B- 20 ° F.	C- 20 ° C.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el efecto del residuo de fluido depresivo de puntos de congelación (FPD) en el ventilador del motor o las cuchillas del compresor?	3	A- podría hacer que los vapores de FPD ingresen a la aeronave, pero no tendrían ningún efecto en el empuje del motor o en el poder.	B- Puede aumentar el rendimiento y causar puestos o oleadas.	C- Puede reducir el rendimiento del motor y causar puestos de corriente y / o compresor.
(Consulte la Figura 145.) ¿Qué tipo de informe se enumera para Lubbock (KLBB) en 1818Z?	1	A- Un informe meteorológico especial seleccionado por la aviación.	B- Un informe especial sobre la presión de la estación muy baja.	C- Una observación metrante especial, relativa a cambios significativos en el clima.
(Consulte la Figura 146.) ¿Qué método se usó para obtener el METAR en TYLER (KTYR) a 1753Z?	1	A- Sistema de observación de superficies automatizado (ASOS), que tiene un discriminador de precipitación.	B- Estación de observación meteorológica automática (AMOS), con un discriminador de precipitación.	C- Sistema de observación del clima automatizado (AWOS), sin un discriminador de precipitación.
(Consulte la Figura 145.) ¿Qué condición se informa en Childress (KCDS)?	1	A- Lluvias de lluvia ligera.	B- Lluvias de lluvia pesada comenzaron 42 minutos después de la hora.	C- El techo es sólido nublado a un estimado de 1,800 pies sobre el nivel del mar.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 145.) ¿Qué condición se informa en Dallas (KDAL)?	3	A- Las tapas de los cubiertas son 10,000 pies.	B- Temperatura / Dewpoint Spread es de 8 ° F.	El ajuste del altímetro es 30.07.
SPECI KGLS 131802Z 10012G21KT 060V140 2SM + SHRA SCT005 BKN035 OVC050CB 24/23 A2980 RMK RAB57 WS TKO RW09L WSHFT 58 FROPA. Este informe SPECI en Galveston (KGLS) indica qué condición?	2	Avino estable a 100 ° magnético a 12 nudos, ráfagas a 21.	B- Precipitación comenzó en 1757.	C-5,000 pies nublados con cúmulos imponentes.
(Consulte la Figura 145). ¿Qué mejora meteorológica se informó en Lubbock (KLBB) entre 1750 y 1818 UTC?	2	A- El cambio de viento y pasaje frontal en 1812Z.	B- La visibilidad vertical mejoró en 2,000 pies.	C- La temperatura y la propagación del punto de rocío mejoraron.
¿Qué peligro debe esperar para una salida de la mañana de KPDX, en función de este MEAR? KPDX 271154Z 00000KT 9SM CLR -10 / -10 A2979.	2	A- cizallamiento de viento.	B- Frost en la aeronave.	C- brisa marina.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
METAR KMAF 131756Z 02020KT 12SM BKN025 OVC250 27/18 A3009 RMK RAE44. ¿Qué condición climática está indicada por este informe METAR en Midland (KMAF)?	1	Una lluvia de intensidad desconocida terminó 16 minutos antes de la hora.	B- El techo fue de 25,000 pies MSL.	C- El viento era 020 ° magnético a 20 nudos.
METAR KSPS 131757Z 09014KT 6SM -RA SCT025 OVC090 24/22 A3005. SPECI KSPS 131820Z 01025KT 3SM + RA FC OVC015 22/21 A3000. ¿Qué cambio tuvo lugar en Wichita Falls (KSPS) entre 1757 y 1820 UTC?	3	A- La lluvia se volvió más clara.	B- Presión atmosférica aumentó.	Se observó una nube de embudo.
(Consulte la Figura 146.) ¿Cuál fue el techo en Walnut Ridge (Karg)?	1	A- 1,000 pies AGL.	B- 2,400 pies AGL.	C- 1,000 pies MSL.
METAR KHRO 131753Z 09007KT 7SM 7020 BKN040 30/27 A3001. SPECI KHRO 131815Z 13017G26KT 3SM + TSRA SCT020 BKN045TCU 29/24 A2983 RMK RAB12 WS TKO LDG RW14R FRQ LTGICCG VC.¿Qué cambio ha tenido lugar entre 1753 y 1815 UTC en Harrison (KHRO)?	2	A- El techo bajado y se desarrollaron las nubes cumulonimbus.	B- ThundersHowers comenzaron a los 12 minutos después de la hora.	C- Visibilidad reducida a las condiciones de la NIF.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En este extracto METAR, "SLP993 SNInCR 1/10" significa	3	A- 0.1 "de nieve en la zona de tierra de la pista durante la última hora.	B- 1 "de nieve en las últimas 10 horas.	C- 1 "y un total de 10" de nieve está en el suelo con 1 "en la última hora.
Los datos que pueden agregarse (aumento del clima manual) al informe automatizado del sistema de observación del clima (AWOS) se limita a	2	A- El informe de acumulación de precipitación, una visibilidad variable automatizada y un comentario de dirección del viento.	Tormentas eléctricas (intensidad y dirección), precipitación (tipo e intensidad), y obstrucciones a la visibilidad (dependiendo de la visibilidad de 3 millas o menos).	Altitud de la densidad de c, notas y visibilidad de alcance inclinada.
La visibilidad prevaleciente en el siguiente METAR es METAR KFSM 131756Z AUTO 00000KT M1 / 4SM R25 / 0600V1000FT -RA FG VV004 06/05 A2989 RMK AO2 $	1	A- MENOS DE 1/4 MILLA ESTATUTE.	B- Medido 1/4 MILE DE ESTATUTE.	C- una media (promedio) de 1/4 milla de estatuto.
El símbolo ($) al final del siguiente METAR indica que METAR KFSM 131756Z AUTO 00000KT M1 / 4SM R25 / 0600V1000FT -RA FG VV004 06/05	3	A- La información más reciente se transmite a través de una frecuencia VHF discreta en KFSM.	B- La información más reciente se transmite en la parte de voz de un NAVAID local en KFSM.	C- El mantenimiento se necesita en el sistema.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El VV001 en el siguiente METAR indica MEAR KFSM 131756Z AUTO 00000KT M1 / 4SM R25 / 0600V1000FT -RE FG VV001 A2989 RMK AO2 VIS 3/4 RWY19 Chino RWY19 $	2	A- Un observador informó la visibilidad vertical como 100 pies.	B- A 100 pies techo indefinido.	C- El valor de la variabilidad es de 100 pies.
METAR KFSO 030900Z VRB02KT 7SM MIFG SKC 15/14 A3012 RMK SLP993 6 ///// T01500139 56012 En el METAR anterior, el "SLP993 6 ////" indica	2	A- Presión a nivel del mar 999.3 Hectopascals que en las últimas 6 horas se ha caído .4 hectopascales.	La presión de nivel de mar 999.3 Hectopascals y una cantidad indeterminada de precipitación se ha producido en las últimas 3 horas.	C- Presión a nivel del mar 999.3 Hectopascals y en las últimas 6 horas que ha caído cuatro décimas de pulgada de precipitación.
¿Qué fuente principal contiene información sobre el clima esperado en el aeropuerto de destino, en la ETA?	3	A- Chart de PROG de bajo nivel.	Cartas de representación del clima B-.	Pronóstico de aeródromo C- terminal.
Las condiciones climáticas que se esperan ocurran en las proximidades del aeropuerto, pero no en el aeropuerto, las letras "Vc" se denotan en el aeropuerto. Cuando VC aparece en un pronóstico de aeródromo terminal, cubre un área geográfica de	1	A- A 5 a 10 RADIO DE MILLA ESTATUTE DEL AEROPUERTO.	B- un radio de 5 millas del centro de un complejo de pista.	C- 10 millas de la estación que origina el pronóstico.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué clima se prevé por el término VCTS en un pronóstico de aeródromo terminal?	1	Se esperan las tormentas eléctricas en los alrededores.	Las tormentas eléctricas pueden ocurrir sobre la estación y dentro de 50 millas de la estación.	Se esperan tormentas eléctricas entre 5 y 25 millas del complejo de la pista.
¿Cuáles son los únicos tipos de nubes previstos en el pronóstico del aeródromo terminal?	2	Autocumulo	B- cumulonimbus	C- stratocumulus
Un Grupo HHHH de Prob40 (probabilidad) en un pronóstico internacional de aeródromos terminales (TAF) indica la probabilidad de	1	A- Tormentas eléctricas u otras precipitaciones.	B- Precipitación o baja visibilidad.	C- tormentas eléctricas o altos vientos.
En el cuadro de análisis de presión constante, las observaciones de satélite y aeronave se utilizan en el análisis, sobre áreas de datos escasos. Una observación por satélite trazó usando	3	A- un círculo de la estación en la ubicación superior de la nube.	B- un cuadrado en la ubicación superior de la nube.	C- Una estrella en la ubicación superior de la nube.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un viento tranquilo que se pronostica, en el pronóstico internacional del aeródromo de la terminal (TAF) está codificado como	2	A- VRB00KT.	B- 00000kt.	C- 00003kt.
En el pronóstico internacional del aeródromo de la terminal (TAF), se observa una dirección de viento variable por "VRB" donde generalmente aparece la dirección de tres dígitos. Aparece un viento tranquilo en el TAF como	3	A- 00003kt.	B- vrb00kt.	C- 00000kt.
En el cuadro de análisis de presión constante, se utilizan observaciones de aeronaves y satélites en el análisis sobre áreas de datos escasos. Se trata de una observación de aviones usando	2	A- Un círculo de la estación en la ubicación de la aeronave.	B- A Plaza en la ubicación de la aeronave.	C- Una estrella en la ubicación de la aeronave.
Las tablas de análisis de presión constantes contienen contornos, isotermas y algunos contienen isotachs. Los contornos representan	1	A- Crestas, mínimos, a través de los máximos en alto.	B- Altos, bajos, canales y crestas en la superficie.	C- Altos, bajos, canales y crestas corregidos a MSL.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El cizallamiento de viento vertical se puede determinar comparando los vientos sobre los gráficos de presión constantes adyacentes verticalmente. La cizalla de viento vertical que es crítica para la probabilidad de turbulencia es	2	A- 4 nudos o mayor por 1.000 pies.	B- 6 nudos o más por 1,000 pies.	C- mayor a 8 nudos por 1,000 pies.
(Consulte la Figura 149). ¿Qué se esperan la dirección, la velocidad y la temperatura aproximadas del viento (en relación con la ISA) para un vuelo sobre OKC en FL370?	2	A- 265 ° verdadero; 27 nudos; ISA + 1 ° C.	B- 260 ° True; 27 nudos; ISA + 6 ° C.	C- 260 ° magnético; 27 nudos; ISA + 10 ° C.
(Consulte la Figura 149). ¿Qué se esperan la dirección, la velocidad y la temperatura aproximadas del viento (en relación con ISA) para un vuelo sobre TUs en FL270?	3	A-347 ° magnético; 5 nudos; ISA -10 ° C.	B- 350 ° True; 5 nudos; ISA + 5 ° C.	C- 010 ° verdadero; 5 nudos; ISA + 13 ° C.
(Consulte la Figura 149). ¿Cuál será la tendencia del viento y la temperatura para un vuelo SAT ELP TUS a 16,000 pies?	3	A- disminuir ligeramente a la temperatura.	B- Disminución de la velocidad del viento.	C- Cambio de dirección del viento del suroeste a este.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 149). ¿Cuál será la tendencia del viento y la temperatura para un vuelo MEM MEM STL en FL330?	1	A- disminuir la velocidad del viento.	B- Cambio de viento de West a North.	C- aumento de temperatura 5 ° C.
(Consulte la Figura 149). ¿Cuál será la tendencia del viento y la temperatura para un vuelo de OKC de Den TIC a 11,000 pies?	2	Disminución de la temperatura.	B- La velocidad del viento aumenta ligeramente.	C que cambia el viento de la calma a una dirección al oeste.
(Consulte la Figura 149.) ¿Cuál será la tendencia del viento y la temperatura de un vuelo de SHV LIT LIT a 12,000 pies?	1	A- disminuir la velocidad del viento.	B- Disminución de la temperatura.	C- Cambio de dirección del viento de noroeste al sureste.
(Consulte la Figura 149). ¿Cuál es la temperatura de pronóstico en ATL para el nivel de 3.000 pies?	3	A- + 6 ° C.	B- + 6 ° F.	C- no reportado.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 149). ¿Qué se esperan la dirección, la velocidad y la temperatura aproximadas del viento (con respecto a ISA) para un vuelo sobre MKC en FL260?	1	A-260 ° verdadero; 43 nudos; ISA + 10 ° C.	B- 260 ° True; 45 nudos; ISA -10 ° C.	C- 260 ° magnético; 42 nudos; ISA + 9 ° C.
¿Qué dirección del viento y la velocidad se pronostican por estos vientos y la temperatura Aloft Pronóstico (FD) para FL390 - "750649"?	2	A-350 ° a 64 nudos.	B- 250 ° a 106 nudos.	C- 150 ° a 6 nudos.
¿Qué dirección del viento y la velocidad se pronostican por estos vientos y la temperatura Aloft Pronóstico (FD) para FL390 - "731960"?	1	A- 230 ° a 119 nudos.	B- 131 ° A 96 nudos.	C- 073 ° a 196 nudos.
Los vientos y las temperaturas del pronóstico en Aloft para un vuelo internacional se pueden obtener consultando	3	A- Pronósticos de área publicados por el país de acogida de la ubicación de salida.	B- El gráfico actual de representación del clima internacional apropiado para la ruta.	C: listas de viento y temperatura Aloft preparadas por los centros nacionales de predicción ambiental.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una estación se pronostica que el viento y la temperatura Aloft sean a 880 ° a 205 nudos; Temperatura -51 ° C en FL390. ¿Cómo se codificarían estos datos en la FD?	2	A- 780051.	B- 789951.	C- 280051.
(Consulte la Figura 149a, Área 10) ¿Cuál es la dirección, la velocidad y la temperatura del viento pronosticado con 30,000 pies?	3	A- 330 °, 35 nudos, 33 ° C.	B- 040 °, 35 nudos, -33 ° C.	C- 220 °, 35 nudos, -33 ° C.
ISOBARS en una tabla de tiempo de superficie representa líneas de igual presión	2	A- en la superficie.	B- Reducido al nivel del mar.	C- en una altitud de presión atmosférica dada.
¿En qué condiciones, lo más probable es que se encontró la turbulencia de aire (CAT)?	1	A- Cuando los gráficos de presión constante muestran isotaches de 20 nudos a menos de 150 nm de distancia.	B- Cuando los gráficos de presión constante muestran isotaches de 60 nudos de menos de 20 nm de distancia.	C- Cuando un canal afilado se está moviendo a una velocidad inferior a 20 nudos.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se puede esperar una fuerte cizalla de viento.	1	A- en el lado de baja presión de un núcleo jetstream de 100 nudos.	B- Donde la cizalla de viento horizontal es de 15 nudos, en una distancia igual a 2,5 ° de longitud.	C- Si las isotermas de 5 ° C están espaciadas 100 nm o más juntas.
¿Qué información es proporcionada por una perspectiva convectiva (AC)?	2	A- describe las áreas de la formación de hielo severa probable y la turbulencia grave o extrema durante las próximas 24 horas.	B- Proporciona perspectivas de actividad de tormenta general general y severa durante las siguientes 24 horas.	C- Indica áreas de probable turbulencia convectiva y la extensión de la inestabilidad en la atmósfera superior (por encima de 500 MB).
¿Cómo se indicará un área de actividad de tormenta eléctrica, que pueda crecer a la intensidad severa, en la tabla severa de Outlook?	2	A- SLGT dentro de las áreas cruzadas.	B- aphg dentro de cualquier área.	C- svr dentro de cualquier área.
¿Cuándo se emiten los boletines de reloj de clima severo (WW)?	3	A- cada 12 horas según sea necesario.	B- cada 24 horas según sea necesario.	C- No se ha programado y emitido según sea necesario.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si se anuncia una alerta de SIGMET, ¿cómo se puede obtener la información contenida en el SIGMET?	3	A ATC anunciará el peligro y asesorará cuando se proporcionará información en la transmisión de FSS.	B- Al contactar a una estación de reloj de clima.	C- contactando con el servicio de vuelo más cercano.
Si se informan de Squalls en el aeropuerto de destino, ¿qué condiciones del viento existen?	2	A- Aumentos repentinos en la velocidad del viento de al menos 15 nudos, a una velocidad de viento sostenida de 20 nudos, que duran por lo menos 1 minuto.	B- Un aumento repentino en la velocidad del viento de al menos 16 nudos, la velocidad aumenta a 22 nudos o más durante 1 minuto o más.	C- Variación rápida en la dirección del viento de al menos 20 ° y cambios en la velocidad de al menos 10 nudos entre picos y luminas.
(Consulte la Figura 148.) ¿Qué sistema en la lista Convectiva Sigmet tiene el potencial de producir la tormenta más severa?	3	A- Las tormentas en Texas y Oklahoma.	B- Las tormentas en Colorado, Kansas y Oklahoma.	C- La tormenta aislada 50 millas al noreste de Memphis (MEM).
Cuando escuche un SIGMET en una frecuencia ATC, pronosticó condiciones de formación graves en la ruta a su destino, usted planea	3	A- La categoría de transporte instalado Sistema de protección contra hielo Aeroplano que protege contra todos los tipos y niveles de glaseado según lo diseñado.	B- Muy poca glaseado de la estructura aérea debido a una avena de -10 ° C o más fría, la humedad ya está congelada y no se puede adherir a las superficies de avión.	C- La posibilidad de congelación de lluvia y llovizna congelada que puede acumularse en y más allá de los límites de cualquier equipo de deshielo / antibalíaco.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de condiciones climáticas están cubiertas en el Sigmet convectivo?	1	Tormentas eléctricas integradas, líneas de tormentas eléctricas y tormentas eléctricas con granizo de 3/4 pulgadas o tornados.	B- Cumulonimbus nubes con tapas sobre la tropopausia y tormentas eléctricas con un granizo de 1/2 pulgadas o nubes de embudo.	C- Cualquier tormenta eléctrica con un nivel de severidad de VIP 2 o más.
Todas las instalaciones de ATC que usan procesadores de clima de radar con la capacidad de determinar las intensidades de precipitación describirán la intensidad como	3	A- Ligero, moderado, pesado, intenso, extremo o severo.	B- Luz, moderada, pesada, extrema, severa.	C- Luz, moderada, pesada, extrema.
Turbulencia máxima de turbulencias (GTG-2) se emiten	3	A. Cada mañana a las 0400.	B- Dos veces al día.	C- por hora
El radar del tiempo en el aire está instalado para ayudar a la tripulación.	2	A- Penetrate Tiempo entre las células de tormenta.	B- Evite el clima severo.	C- Evite la turbulencia de tormenta y el granizo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué fuentes reflejan la información más precisa sobre las condiciones de formación de hielo actuales y previstas?	3	Cuadro de bajo nivel SIG de nivel bajo, Radats y el pronóstico del área.	B- Pireps, pronóstico del área y la tabla de nivel de congelación.	C- Airmet Zulus.
¿Qué tipo de clima solo se puede observar directamente durante el vuelo y luego se informa en un PIREP?	1	A- Turbulencia y glaseado estructural.	B- Vientos de chorro de jetstream y glaseado.	C- Nivel de la tropopausia y turbulencia.
(Consulte la Figura 145). Se informó que el viento pico en Kama era de 320 ° TRUE en 39 nudos,	1	A- que ocurrió a 1743Z.	B- Con ráfagas a 43 nudos.	C- con .43 de una precipitación líquida de una pulgada desde el último informe.
KFTW UA / OV DFW / TM 1645 / FL100 / TP PA30 / SK SCT031-TOPT043 / BKN060-TOPT085 / OVC097TOPUNKN / WX FV00SM RA / TA 07. Este informe piloto a Fort Worth (KFTW) indica	3	A- El avión está en la lluvia ligera.	B- Que la parte superior del techo es de 4,300 pies.	C- El techo en KDFW es de 6.000 pies.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué se indica en el siguiente informe? Tyr UUA / OV TYR180015 / TM 1757 / FL310 / TP B737 / TB MOD-SEV CAT 350-390	1	A- Un informe piloto urgente para la turbulencia de aire claro moderada a severa.	B- Un informe piloto de rutina para condiciones nubladas desde los niveles de vuelo 350-390.	C- Un MEAR ESPECIAL emitido el día 18 del mes a 1757Z.
Qué acción debe un piloto tomar si el ARTCC le pregunta VERIFIQUE 9,000 y el vuelo actualmente esta manteniendo 8,000?	3	Inmediatamente asciende para 9,000.	Reporta ascendiendo para 9,000.-	Reporta manteniendo 8,000.-
Cuál es la responsabilidad del piloto para la autorización o retroalimentación de la instrucción?	1	Excepto para SIDs, repetir las asignaciones de altitud, restricciones de altitud, y vectores	Si la autorización o instrucción es entendida, un recibido es suficiente.	Repetir la autorización entera o instrucción para confirmar que el mensaje es entendido.
Cuál es el código de secuestro?	2	7200	7500	7777

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuál rango de códigos podrá un piloto evitar pasar directo cuando los códigos del respondedor están cambiados?	3	0000 directo a 1000.	Series 7200 y 7500	Series 7500,7600 y 7700.
Cómo deberá un piloto describir la acción de frenado?	3	00%, 50%, 75% o 100%.	CERO-CERO, CINCUENTA-CINCUENTA o NORMAL.	NADA, POBRE, JUSTO, o BUENO
Cuál es la acción que debe tomar el piloto cuando el procedimiento (ESPERA EN PUENTE)es efectivo?	1	Contacta al control terrestre antes de encender motores para secuencia.	Taxear dentro de la posición y espera antes de requerir autorización.	Encender motores, chequeo de rendimiento predespegue y requerimiento de autorización antes de salir
Qué consideración especial es dada a una aeronave de turbina cuando el procedimiento de (ESPERA EN PUENTE) entra en efecto ?	2	Ellos dan preferencia para salir sobre otras aeronaves.	Ellos esperan que este listo para despegar cuando ellos alcanzan la pista o el área de calentamiento	Ellos esperan que este listo para despegar antes del taxeo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a las figuras 94,95 y 96).Qué acción deberá tomar el piloto, si las comunicaciones se pierden en condiciones IMC, después del despegue en la pista 13 izquierda del Aeropuerto Chicago Midway?	3	Retornar y aterrizar inmediatamente al Aeropuerto de Chicago Midway.	Completar el viraje inicial asignado al sur de la radial 096 DPA, mantener 3000 pies o menos si es a	Completar el viraje inicial asignado dentro de las 4 millas DME de Midway y mantener 3000 pies o más
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	El proceso mental de analizar toda la información de una situación particular y tomar una decisión o	La aplicación del manejo del stress y procedimientos de elementos de riesgo.	Conciencia situacional, reconocimiento de problemas y el buen juicio.
El proceso de la Toma de Decisiones Aeronáuticas identifica los pasos involucrados en una buena toma de decisiones. Uno de estos pasos incluye que un piloto:	3	Realice una evaluación racional de las acciones requeridas.	Desarrolle una actitud de lo correcto (right stuff).	Identifique actitudes personales que pueden poner en peligro el vuelo seguro.
La Toma de Decisiones Aeronáuticas es:	1	Una aproximación sistemática al proceso mental usado por los pilotos para determinar consistentement	Un proceso de toma de decisiones que depende del buen juicio para reducir los riesgos asociados a ca	Un proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y tomar una decisión o

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Ejemplos de trampas clásicas de comportamiento en las que incurren los pilotos experimentados son:	3	Tratar de asumir responsabilidades adicionales e imponer la autoridad de piloto al mando.	Tratar de promover conciencia situacional y luego los cambios necesarios en el comportamiento.	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	Indiferencia total por cualquier curso de acción alternativo.	Generar tendencias que llevan a prácticas que son peligrosas, muchas veces ilegales, y que pueden ll	Permitir que los eventos, o que la situación controle sus acciones.
Las actitudes peligrosas que contribuyen al mal juicio de un piloto se pueden contrarrestar mediante:	3	Reconocimiento anticipado de pensamientos dañinos.	Tomando medidas significativas para estar más acertado con las actitudes	Redirigir la actitud dañina para que se pueda tomar la acción apropiada.
Cuáles son algunas de las actitudes peligrosas de que trata la Toma de Decisiones Aeronáuticas?	1	Anti-autoridad (no me diga nada), impulsividad (hacer algo rápidamente sin pensar), macho (yo lo pue	Manejo del riesgo, manejo del stress, y elementos de riesgo	Toma de decisiones pobre, conciencia situacional pobre , y mal juicio

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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	Siga las reglas. Usulamente son correctas.	No tan rápido. Piense primero.	Tomar chances es estúpido.
Cuál es el primer paso para neutralizar una actitud dañina en el proceso de Toma de Decisiones?	3	Reconocimiento de invulnerabilidad en la situación.	Tratar con el juicio inapropiado.	Reconocimiento de pensamientos dañinos.
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	Estimar	Evaluar	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	Detectar	Identificar	Evaluar

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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	Detectar, estimar, escoger, identificar, hacer, y evaluar.	Determinar, evaluar, escoger, identificar, hacer, y eliminar.	Determinar, eliminar, escoger, identificar, detectar, y evaluar.
Hipoxia es el resultado de cuáles de las siguientes condiciones:	1	Insuficiente oxígeno llegando al cerebro.	Dióxido de carbono excesivo en la corriente sanguínea.	Oxígeno limitado alcanzando los músculos del corazón.
Cuál es el efecto del consumo de alcohol sobre las funciones del cuerpo?	1	El alcohol tiene efectos adversos, especialmente al aumentar la altitud.	Pequeñas cantidades de alcohol dentro del cuerpo humano aumentan la capacidad de juicio y toma de de	El alcohol tiene pequeños efectos si es seguido en iguales cantidades de cafe negro.
Un piloto está más sujeto a una desorientación espacial cuando:	3	Está ignorando o superando las sensaciones de musculos e oído interno.	Los ojos son movidos a veces en el proceso de chequeo cruzado del vuelo instrumental.	Las sensaciones corporales son usadas para interpretar las actitudes de vuelo.

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuál procedimiento es recomendado para prevenir o superar la desorientación espacial?	3	Reducir el movimiento de cabeza y ojos lo más posible.	Confiar en la sensación kinestética.	Confiar enteramente en las indicaciones de los instrumentos de vuelo.