

ATP - EXAMEN DE PILOTO TRANSPORTE LÍNEA AÉREA - HELICÓPTERO

- 8,131 El poseedor de un Certificado es notificado que una persona específicamente autorizada para llevar un arma mortal va a estar a bordo de la aeronave. Excepto en una emergencia, cuánto tiempo antes de cargar ese vuelo, debería de ser notificado el transportador aéreo?
- 1 No se requiere ninguna notificación, si el poseedor del Certificado tiene un coordinador de seguridad
 - X 2** Por lo menos una hora
 - 3 Por lo menos dos horas
- 8,132 Cuando una persona bajo custodia de personal de la Ley está programada en un vuelo, cuáles procedimientos se requieren con respecto al abordaje de esta persona y su escolta?
- X 1** Deben abordar antes que el resto de los pasajeros, y desembarcar después de que los demás pasajeros hayan salido del avión
 - 2 Deben abordar después que el resto de los pasajeros, y desembarcar antes que los demás pasajeros salgan del avión
 - 3 Deben abordar y salir del avión antes que los demás pasajeros
- 8,133 Qué largo de pista efectiva es requerida para una aeronave turbojet al aeropuerto de destino, si el pronóstico de la pista puede ser mojada o resbalosa al tiempo estimado de arribo?
- 1 70% de la pista actual disponible, desde una altura de 50 pies sobre el umbral.
 - X 2** 115% del largo de la pista requerida para una pista seca.
 - 3 115% del largo de la pista requerida para una pista mojada.
- 8,134 Para cuál de estas aeronaves se considera el CLEARWAY para una pista de aterrizaje particular considerada en computar limitaciones de peso de despegue?
- 1 Aquellas aeronaves de transporte que llevan pasajeros certificados entre 26 Agosto de 1957 y 30 Agosto de 1959.
 - X 2** Aviones de transporte operados con motores de turbina certificados después del 30 de Setiembre de 1958.
 - 3 Aeronaves certificadas en UA de transportador aéreo certificadas después de 29 de Agosto de 1959.
- 8,195 Un transportador aéreo opera un vuelo en condiciones máximas de VFR. Qué equipo de navegación de radio se requiere para ser una instalación doble?
- X 1** VOR
 - 2 VOR y ILS
 - 3 VOR y DME
- 8,204 El transportador aéreo deberá dar instrucción en referencia a la respiración, hipoxia, y descompresión a los miembros de la tripulación sirviendo en aviones presurizados operados arriba de:
- 1 FL 180
 - 2 FL 200
 - X 3** FL 250
- 8,242 Asegurar la carta aeronautica apropiada abordo de una aeronave es responsabilidad de el:
- 1 Despachador aéreo.
 - 2 Navegante de vuelo.
 - X 3** Piloto al mando.
- 8,247 Cuando las condiciones del reporte del tiempo para un aeropuerto de destino o alternativo y es

considerado marginal para una operación de transporte domestico ¿Qué acción específica debe tomar el despachador o piloto?

- 1 Lista de aeropuertos donde los reportes del tiempo no son marginales para el alterno.
 - 2 Añadir una hora de combustible adicional basada en el ajuste de potencia de crucero para una aeronave en uso.
 - X 3** lista de al menos un aeropuerto alterno adicional.
- 8,248 Un aeropuerto alterno para salida es requerido:
- X 1** Si las condiciones del tiempo son por debajo de los mínimos autorizados para el aterrizaje en el aeropuerto de salida
 - 2 Cuando el pronóstico del tiempo en el tiempo estimado de salida es para mínimos aterrizaje solo en el aeropuerto de salida.
 - 3 Cuando en el destino el tiempo es marginal VFR (El techo es menor de 3,000 pies y la visibilidad es menor que 5 M.T.).
- 8,249Cuál es la distancia máxima de un aeropuerto de salida alterno a un aeropuerto de salida para una aeronave bimotor ?
- 1 1 hora en velocidad de crucero normal en aire calmo con ambos motores operando.
 - X 2** 1 hora en velocidad crucero normal en aire calmo con una máquina operando.
 - 3 2 horas en velocidad de crucero normal en aire calmo con 1 máquina operando.
- 8,252 Cuando un alterno de salida es requerido para un operador de vuelo con una aeronave de tres motores, este debe ser localizado a una distancia no mayor de :
- X 1** 2 horas desde el aeropuerto de salida a una velocidad de vuelo de crucero en aire calmo con una máquina inoperativa.
 - 2 1 hora desde el aeropuerto de salida a una velocidad de vuelo crucero en aire calmo con una máquina inoperativa.
 - 3 2 horas desde el aeropuerto de salida a una velocidad de vuelo normal de crucero en aire calmo.
- 8,254 Antes de incluir un aeropuerto como un aeropuerto alterno en el despacho o autorización de vuelo, el pronóstico y reporte del tiempo debe de estar en o por arriba de los mínimos autorizados en ese aeropuerto?
- 1 Por un período de 1 hora antes y después del tiempo estimado de llegada.
 - 2 Durante el vuelo entero.
 - X 3** Cuando llega el vuelo.
- 8,256Cuál requerimiento de despacho es aplicado para un vuelo de bandera nacional que es itinerada para volar 7 horas IFR?
- 1 Un aeropuerto alterno no es requerido si el reporte del tiempo a la hora estimada de llegada al aeropuerto destino es de al menos 1,500 pies y 3 millas.
 - 2 Un aeropuerto alterno no es requerido si el techo es de al menos 1,500 pies arriba del MDA mas bajo de circulación.
 - X 3** Un aeropuerto alterno es requerido.
- 8,257 En un aeropuerto que no está en la lista de especificaciones de operaciones de un transportador aéreo doméstico y no tiene los mínimos del tiempo prescritos, cuáles son las condiciones mínimas de tiempo requeridas para el despegue?
- X 1** 800-2.
 - 2 900-1.
 - 3 1000-1/2.

- 8,261 Las condiciones del tiempo que reúnen los requerimientos mínimos para un despegue para un transportador aéreo de bandera nacional desde un aeropuerto alternativo que no está en lista de especificaciones de operación son:
- ☒ 1 800-2, 900-1-1 1/2, o 1000-1.-
 - 2 800-1/2, 900-1, o 1000-2.-
 - 3 800-1, 900-2, o 1000-3.-
- 8,262 Un aeropuerto alternativo no es requerido para despachar una aeronave de bandera nacional para un vuelo de menos de 6 horas cuando la visibilidad, por lo menos 1 hora antes y 1 hora después de la hora estimada de llegada al aeropuerto de destino, está pronosticada a ser:
- 1 2 millas o más.
 - ☒ 2 Al menos 3 millas, o 2 millas más que el mínimo aplicable menor
 - 3 3 millas.
- 8,263 Las condiciones del tiempo mínimo que deben existir para un transportador aéreo de vuelos domésticos para despegar de un aeropuerto que no está en lista de las especificaciones de operación de un transportador aéreo son (mínimos de despegue no prescritos para el aeropuerto) es:
- 1 800-2, 1, 1000-1, o 900-1-1/2.-
 - 2 1000-1, 900-1-1/4, o 800-2.-
 - ☒ 3 1000-1, 900-1-1/2, o 800-2.-
- 8,264 Cuando un aeropuerto alternativo fuera de los Estados Unidos no tiene mínimos de despegue prescritos y no está en lista en especificaciones de operación para un transportador aéreo de bandera, las condiciones de tiempo mínimo que podrían reunir los requisitos para despegue son:
- 1 800-1-1/2.
 - 2 600-2.
 - ☒ 3 900-1-1/2.
- 8,268 El suministro de combustible de reserva para un vuelo de transporte aéreo es:
- 1 30 minutos más 15 % al consumo de combustible normal además del combustible requerido hasta el aeropuerto alternativo
 - ☒ 2 45 minutos al consumo de combustible normal además el combustible requerido para volar hasta y aterrizar en el aeropuerto alternativo más distante
 - 3 45 minutos al consumo de combustible normal además del combustible requerido hasta el aeropuerto alternativo
- 8,278 Si un instrumento requerido en una aeronave multimotor se vuelve inoperativo, en qué documento me dicta, si el vuelo puede continuar en ruta?
- 1 En un MEL aprobado para dicha aeronave
 - 2 En el permiso original de despacho
 - ☒ 3 En el Manual del poseedor del Certificado
- 8,288 Por cuánto tiempo deberá un aerotransportador doméstico o de bandera mantener copias de los planes de vuelo, las autorizaciones de despacho, y manifiestos de carga? Por lo menos:
- ☒ 1 3 meses
 - 2 6 meses
 - 3 30 días
- 8,297 Por debajo de qué altitud excepto en vuelo crucero, son prohibidas las actividades que no se relacionan con la seguridad en la cabina de mando para la tripulación de vuelo?
- ☒ 1 10,000 PIES.

- 2 14,500 PIES.
3 F.L. 180
- 8,298 Con respecto a los deberes de los miembros de la tripulación de vuelo, cuáles de las siguientes operaciones son consideradas dentro de la fase crítica de vuelo?
1 Taxeo, despegue, aterrizaje y todas las otras operaciones conducidas por debajo de los 10,000 pies MSL, incluyendo en vuelo crucero.
2 Descenso, aproximación, aterrizaje y operaciones de taxeo, sin importar las altitudes MSL.
X 3 Taxeo, despegue, aterrizaje y operaciones conducidas por debajo de los 10,000 pies, excluyendo vuelo crucero.
- 8,299 Qué etiqueta, si hubiera, debería de ponerse en un paquete que contiene acetona?
1 Ninguna etiqueta es requerida
2 VENENO
X 3 LIQUIDO INFLAMABLE
- 8,305 Ciertas clases de materiales peligrosos pueden ser transportados por aire pero no son permitidos abordo de aeronaves transportando pasajeros. Cómo se deben etiquetar esos materiales?
1 PELIGROSOS
2 DAÑINOS/CLASE X
X 3 SOLAMENTE AERONAVE DE CARGA
- 8,330Cuál es el propósito de las aletas servo (servo tabs)
1 Mover los controles de vuelo en el caso de una reversión manual.
X 2 Reduce las fuerzas de control por desviación en la dirección apropiada para mover un control primario de vuelo.
3 Previene que una superficie de control se mueva a una posición de desviación completa.
- 8,344 Cómo puede el aire turbulento causar un aumento en la velocidad de pérdida de un plano alar?
X 1 Un cambio abrupto en el viento relativo.
2 Una disminución del ángulo de ataque.
3 Una súbita disminución en el factor de carga.
- 8,346Cuál es el efecto en la resistencia total de una aeronave si la velocidad se disminuye en vuelo nivelado por debajo de la velocidad para una máxima sustentación/resistencia?
X 1 Aumenta la resistencia debido a la resistencia inducida incrementada
2 Aumenta la resistencia debido a la resistencia parásita incrementada
3 Disminuye la resistencia debido a la resistencia inducida más baja
- 8,347 Qué es factor de carga?
1 Sustentación multiplicada por el peso total
2 Peso total menos la sustentación
X 3 Sustentación dividida por el peso total
- 8,348 Qué afecta la velocidad stall indicada?
X 1 Peso, factor de carga, y potencia
2 Factor de carga, ángulo de ataque, y potencia
3 Angulo de ataque, peso, y densidad del aire
- 8,354 Si una aeronave con un peso bruto de 2,000 libras fuera sujeta a una carga total de 6,000 libras en vuelo, el factor de carga sería de:

- 1 2 Gs
- X** 2 3 Gs
- 3 9 Gs

- 8,365 Identifique el tipo de estabilidad si la actitud de la aeronave permanece en la nueva posición después de que los controles han sido neutralizados?
- 1 Estabilidad estática longitudinal negativa
 - 2 Estabilidad dinámica longitudinal neutral
 - X** 3 Estabilidad estática longitudinal neutral
- 8,369 Si una falla de motor ocurre a una altitud sobre el nivel de vuelo permitido para un monomotor, qué velocidad debe mantenerse?
- 1 Vmc.
 - X** 2 Vyse.
 - 3 Vxse.
- 8,370Cuál es la pérdida de rendimiento que resulta cuando una máquina de un bimotor falla?
- 1 Reducción de la velocidad de crucero en 50%.
 - X** 2 Reducción del ascenso en un 50% o más.
 - 3 Reducción de todo el rendimiento en un 50%.
- 8,371 Bajo qué condición es mayor el Vmc.?
- 1 El peso bruto está en el máximo valor admisible.
 - X** 2 El C.G. esta mas atras de la posición admisible.
 - 3 El C.G. esta mas adelante de la posición admisible.
- 8,374Cuál es el efecto en la velocidad en tierra de aterrizar en aeropuertos de elevaciones altas, con condiciones comparables relativas a la temperatura, viento, y peso de la aeronave?
- X** 1 Más alta que a baja elevación
 - 2 Más baja que a baja elevación.
 - 3 Igual que a baja elevación.
- 8,375 Qué condición de vuelo se podría esperar cuando una aeronave deja el efecto de tierra?
- X** 1 Un incremento en la resistencia inducida requiriendo un ángulo de ataque mayor
 - 2 Una disminución en la resistencia parásita permitiendo un ángulo de ataque menor
 - 3 Un incremento en la estabilidad dinámica
- 8,377Cuál sería la relación entre velocidad y sustentación si el ángulo de ataque y otros factores permanecen constantes y la velocidad es duplicada? La sustentación será:
- 1 La misma
 - 2 Dos veces mayor
 - X** 3 Cuatro veces mayor
- 8,378 Qué velocidad verdadera y ángulo de ataque se debería de usar para generar la misma cantidad de sustentación conforme aumenta la altitud?
- 1 La misma velocidad verdadera y ángulo de ataque
 - X** 2 Una velocidad verdadera mayor para cualquier ángulo de ataque dado
 - 3 Una velocidad verdadera menor y un ángulo de ataque mayor
- 8,380 Cuáles son algunas características de una aeronave cargada con el CG (centro de gravedad) en el límite

trasero?

- ☒ 1 Más baja velocidad de stall, más alta velocidad de crucero y menor estabilidad.
- 2 Más alta velocidad de stall, más alta velocidad de crucero, y menor estabilidad.
- 3 Más baja velocidad de stall, más baja velocidad de crucero, mayor estabilidad.

8,381 Cuál factor de régimen máximo disminuye conforme el peso disminuye?

- 1 Angulo de ataque.
- 2 Altitud.
- ☒ 3 Velocidad.

8,382 Al cambiar el ángulo de ataque de un ala, el piloto puede controlar lo siguiente del avión:

- 1 Sustentación, peso bruto, y resistencia
- ☒ 2 Sustentación, velocidad, y resistencia
- 3 Sustentación y velocidad, pero no la resistencia

8,383 Qué rendimiento es una característica de vuelo para un máximo L/D en una aeronave de hélice?

- ☒ 1 Rango máximo y distancia de planeo.
- 2 Mejor ángulo de ascenso.
- 3 Máxima resistencia.

8,387 Dentro de qué rango de Mach ocurren usualmente regímenes de vuelo transónicos?

- 1 .50 hasta .75 Mach
- ☒ 2 .75 hasta 1.20 Mach
- 3 1.20 hasta 2.50 Mach

8,398 Cómo podrá un piloto mantener el mejor régimen de una aeronave cuando un viento en cola es encontrado?

- 1 Aumenta la velocidad.
- 2 Mantiene la velocidad.
- ☒ 3 Disminuye la velocidad.

8,400 A qué velocidad, con referencia a L/D max, ocurre el máximo régimen de ascenso en un jet?

- ☒ 1 Una velocidad mayor que la de L/D max.
- 2 Una velocidad igual para la L/D max.
- 3 Una velocidad menor que la de L/D max.

8,401 A qué velocidad, con referencia al L/D max; ocurre el máximo régimen en un jet?

- 1 A una velocidad menor que para la L/D max.
- 2 A una velocidad igual a la L/D max.
- ☒ 3 A una velocidad mayor que para la L/D max.

8,431 Cuál es la máxima carga permitida que puede ser cargada sobre una paleta, la cual tiene una dimensión de 36 x 48 pulgadas?

Carga límite.....169 lbs/sq ft
Peso de paleta.....47 lbs.
Dispositivos de seguridad.....33 lbs.

- ☒ 1 1,948.0 libras
- 2 1, 995.0 libras
- 3 1,981.0 libras

- 8,432 Cuál es el peso máximo permitido que puede ser llevado en una paleta cuyas dimensiones son 76 x 74 pulgadas ?
- Carga limite de piso.....176 lbs/sq ft
Peso de paleta.....77 lbs
Dispositivos de seguridad.....29 lbs
- X 1** 6,767.8 lbs
2 6,873.7 lbs
3 6,796.8 lbs
- 8,440 (Refiérase a las figuras 3, 6, 8, 9, 10 y 11). Cómo se mueve el CG si los pasajeros en la fila 1 son movidos a la fila 8, y los pasajeros en la fila 2 son movidos a la fila 9 bajo Condiciones de Carga BE-2?
- 1 9.2 pulgadas detrás
2 5.7 pulgadas detrás
X 3 7.8 pulgadas detrás
- 8,445 Refiérase a las figuras 4, 7, 9, 10, y 11). Cuál es el CG en pulgadas desde el datum bajo Condiciones de Carga BE-7?
- 1 Estación 296.0
2 Estación 297.8
X 3 Estación 299.9
- 8,573 (Refiérase a la fig. 44) Cuál es el nuevo C.G. si el peso es movido del compartimento delantero al compartimento trasero bajo condiciones de carga WS 1?
- 1 15.2 % MAC
X 2 29.8 % MAC
3 30.0 % MAC
- 8,574 (Refiérase a la figura 44).
Cuál es el nuevo C.G si el peso es cambiado del compartimento trasero al delantero bajo condiciones de carga WS-2?
- 1 26.1% MAC
2 20.5% MAC
X 3 22.8% MAC
- 8,575 (Refiérase a la figura 44).
Cuál es el nuevo C.G. si el peso es cambiado de la parte delantera hacia el compartimento trasero bajo condiciones de carga WS-3?
- X 1** 29.2% MAC
2 33.0% MAC
3 28.6% MAC
- 8,576 (Refiérase a la figura 44) Cuál es el nuevo C.G. si el peso es cambiado del compartimento trasero hacia el compartimento delantero bajo condiciones de carga WS-4?
- 1 37.0% MAC
X 2 23.5% MAC
3 24.1% MAC

- 8,578 (Refiérase a la figura 44).
Cuál es el nuevo C.G. si el peso es removido del compartimento delantero bajo condiciones de carga WS-1?
X 1 27.1% MAC
2 26.8% MAC
3 30.0% MAC
- 8,580 (Refiérase a la figura 44).
Cuál es el nuevo C.G. si el peso es agregado en el compartimento delantero bajo condiciones de carga WS-3?
1 11.4% MAC
X 2 14.3% MAC
3 14.5% MAC
- 8,582 (Refiérase a la fig. 44) Cuál es el nuevo C.G. si el peso es removido del compartimento delantero bajo condiciones de carga WS 5?
X 1 31.9 % MAC
2 19.1 % MAC
3 35.2 % MAC
- 8,583 (Refiérase a las figuras 45,46 y 47)
Cuáles son las velocidades V1 y Vr para una operación en condiciones A-1?
X 1 V1 123.1 nudos; Vr 125.2 nudos
2 V1 120.5 nudos; Vr 123.5 nudos
3 V1 122.3 nudos; Vr 124.1 nudos
- 8,584 (Refiérase al apéndice 3, figuras 45,46 y 47).
Cuáles son las velocidades V1 y Vr para una operación en condiciones A-2?
1 V1 129.7 nudos; Vr 134.0 nudos
2 V1 127.2 nudos; Vr 133.2 nudos
X 3 V1 127.4 nudos; Vr 133.6 nudos
- 8,585 (Refiérase al apéndice 3, figuras 45,46 y 47).
Cuáles son las velocidades V1 y Vr para una operación en condiciones A-3?
X 1 V1 136.8 nudos ; Vr 141.8 nudos
2 V1 134.8 nudos; Vr 139.0 nudos
3 V1 133.5 nudos; Vr 141.0 nudos
- 8,586 (Refiérase a las figuras 45, 46, y 47) Cuáles son las velocidades V1 y Vr para una operación en condiciones A-4?
1 V1 128.0 nudos; Vr 130.5 nudos
X 2 V1 129.9 nudos ; Vr 133.4 nudos
3 V1 128.6 nudos; Vr 131. 1 nudos
- 8,587 (Refiérase al apéndice 3, figuras 45,46,y 47).
Cuáles son las velocidades V1 y Vr para una operación en condiciones A-5?
1 V1 110.4 nudos ; Vr 110.9 nudos
X 2 V1 109.6 nudos; Vr 112.7 nudos
3 V1 106.4 nudos; Vr 106.4 nudos
- 8,588 (Refiérase a las figuras 45,46 y 47).

Cuál es el ajuste del STAB TRIM para una condición de operación A-1?

- ☒ 1 29% MAC
- 2 32% MAC
- 3 36% MAC

8,590 (Refiérase a las figuras 45,46 y 47).

Cuál es el ajuste del STAB TRIM para una condición de operación A-3?

- 1 18% MAC
- 2 20% MAC
- ☒ 3 22% MAC

8,592 (Refiérase a las figuras 45,46 y 47).

Cuál es el ajuste del STAB TRIM para una condición de operación A-5?

- 1 26% MAC
- 2 30% MAC
- ☒ 3 32% MAC

8,593 (Refiérase al apéndice 3, figuras 48,49,50).

Cuál es la distancia terrestre cubierta durante un ascenso en ruta para operaciones en condiciones W-1?

- ☒ 1 104.0 MN
- 2 99.2 MN
- 3 109.7 MN

8,594 (Refiérase al apéndice 3, 48,49,50).

Cuál es la distancia terrestre cubierta durante el ascenso en ruta para una operación en condiciones W-2?

- 1 85.8 MN
- 2 87.8 MN
- ☒ 3 79.4 MN

8,595 (Refiérase al apéndice 3, figuras 48,49,50).

Cuál es la distancia del terreno cubierta durante un ascenso en ruta para una operación en condiciones W-3?

- ☒ 1 86.4 MN
- 2 84.2 MN
- 3 85.1 MN

8,596 (Refiérase al apéndice 3, figuras 48,49,50).

Cuál es la distancia del terreno cubierta durante un ascenso en ruta para una operación en condiciones W-4?

- 1 58.4 MN
- ☒ 2 61.4 MN
- 3 60.3 MN

8,597 (Refiérase al apéndice 3, figuras 48,49,50).

Cuál es la distancia del terreno cubierta durante un ascenso en ruta para una operación en condiciones W-5?

- 1 68.0 MN
- 2 73.9 MN
- ☒ 3 66.4 MN

8,598 (Refiérase a las figuras 48, 49, y 50) Cuál es el peso de la aeronave para el límite de ascenso para una

- operación en condiciones W-1?
- 1 81,600 LIBRAS
X 2 81,400 LIBRAS
3 81,550 LIBRAS
- 8,599 (Refiérase al apéndice 3, figuras 48,49,50).
Cuál es el peso de la aeronave para el límite de ascenso para una operación en condiciones W-2?
- 1 82,775 LIBRAS
2 83,650 LIBRAS
X 3 83,800 LIBRAS
- 8,601 (Refiérase al apéndice 3, figuras 48,49 y 50).
Cuál es el peso de la aeronave en el límite de ascenso para operación en condiciones W-4?
- 1 86,150 LIBRAS
X 2 86,260 LIBRAS
3 86,450 LIBRAS
- 8,602 (Refiérase al apéndice 3, figuras 48,49,50).
Cuál es el peso de la aeronave en el límite de ascenso para una operación en condiciones W-5?
- X 1 89,900 LIBRAS**
2 90,000 LIBRAS
3 90,100 LIBRAS
- 8,603 (Refiérase a las figuras 51 y 52).
Cuál es el total del tiempo desde el inicio hacia el alterno hasta completar la aproximación para condiciones de
operación L-1?
- 1 30 minutos
X 2 44 minutos
3 29 minutos
- 8,604 (Refiérase a las figuras 51 y 52).
Cuál es el total del tiempo desde el inicio hasta el alterno para completar la aproximación en condiciones de
operación L-2?
- 1 36 minutos
X 2 55 minutos
3 40 minutos
- 8,605 (Refiérase a las figuras 51 y 52).
Cuál es el tiempo total desde el inicio al alterno hasta completar la aproximación para una condición de
operación L-3?
- 1 1 HORA.
X 2 1 HORA 15 MINUTOS.
3 1 HORA 24 MINUTOS.
- 8,606 (Refiérase a las figuras 51 y 52).
Cuál es el tiempo total desde el inicio al alterno hasta completar la aproximación para una condición de
operación L-4?
- X 1 35 MINUTOS.**
2 19 MINUTOS.
3 20 MINUTOS.

- 8,607 (Refiérase a las figuras 51 y 52).
Cuál es el tiempo total desde el inicio al alterno hasta completar la aproximación para una condición de operación L-5?
X 1 1 HORA 3 MINUTOS.
2 48 MINUTOS.
3 55 MINUTOS.
- 8,608 (Refiérase a las figuras 51 y 52).
Cuál es el peso aproximado de aterrizaje para operaciones en condiciones L-1?
1 79,000 libras
2 83,600 libras
X 3 81,500 libras
- 8,609 (Refiérase a las figuras 51 y 52) Cuál es el peso aproximado de aterrizaje para operaciones en condiciones L-2?
1 65,200 libras
X 2 65,800 libras
3 69,600 libras
- 8,610 (Refiérase a la figura 51 y 52).
Cuál es el peso aproximado de aterrizaje para operaciones en condiciones L-3?
X 1 80,300 libras
2 85,400 libras
3 77,700 libras
- 8,611 (Refiérase a las figuras 51 y 52).
Cuál es el peso de aterrizaje aproximado para una condición de operación L-4?
X 1 73,200 LIBRAS.
2 74,190 LIBRAS.
3 73,500 LIBRAS.
- 8,612 (Refiérase a las figuras 51 y 52).
Cuál es el peso de aterrizaje aproximado para una condición de operación L-5?
1 78,600 LIBRAS.
X 2 77,000 LIBRAS.
3 76,300 LIBRAS.
- 8,613 (Refiérase al apéndice 3, figuras 53,54, y 55).
Cuál es el EPR de despegue para condiciones de operación R-1?

1 2.04
2 2.01
X 3 2.035
- 8,614 (Refiérase al apéndice 3, figuras 53,54, y 55).
Cuál es el EPR de despegue para condiciones de operación R-2?
X 1 2.19
2 2.18
3 2.16

8,615 (Refiérase a las figuras 53, 54, 55) Cuál es el EPR de despegue para operar en condiciones R-3?

Altitud presión = 1,450 pies

EPR limitado x Altitud = 2.04

EPR limitado x temperatura = 2.01

Agregue .03 con el aire acondicionado apagado.

1 2.01

2 2.083

X 3 2.04

8,618 (Refiérase al apéndice 3, figuras 53,54 y 55)

Cuál es la velocidad segura de despegue para operar en una condición R-1?

X 1 128 nudos

2 121 nudos

3 133 nudos

8,619 Refiérase al apéndice 3. figuras 53,54 y 55).

Cuál es la velocidad de rotación para una operación en condiciones R-2?

1 147 nudos

2 152 nudos

X 3 146 nudos

8,621 (Refiérase a las figuras 53, 54, y 55) Cuál es la velocidad crítica de falla de motor y la velocidad segura de despegue para una operación en condiciones R-4?

1 131 Y 133 nudos

X 2 123 y 134 nudos

3 122 y 130 nudos

8,622 (Refiérase al apéndice 3, figuras 53,54 y 55).

Cuál es la velocidad de rotación y velocidad V2 para una operación en condiciones R-5?

X 1 138 y 143 nudos

2 136 y 138 nudos

3 134 y 141 nudos

8,628 (Refiérase al apéndice 3, figuras 56,57 y 58).

Cuál es la distancia del terreno cubierta durante un ascenso en ruta para Condiciones de Operación V-1?

X 1 145 mn

2 137 mn

3 134 mn

8,629 (Refiérase al Apéndice 3, figuras 56, 57, 58) Cuál es la distancia del terreno que es cubierto durante un ascenso en ruta para condiciones de Operación V-2?

1 84 mn

2 65 mn

X 3 69 mn

8,630 (Figuras 56,57 y 58).

Cuál es la distancia del terreno cubierta durante un ascenso en ruta para una operación en condiciones V-3?

- 1 95 mn
X 2 79 mn
3 57 mn
- 8,631 (Refiérase al apéndice 3, figuras 56,57,58).
Cuál es la distancia del terreno cubierta durante un ascenso en ruta para una operación en condiciones V-4?
X 1 63 MN
2 53 MN
3 65 MN
- 8,632 (Refiérase al apéndice 3, figuras 56,57,58).
Cuál es la distancia del terreno cubierta durante un ascenso en ruta para una operación en condiciones V-5?
1 70 MN
2 47 MN
X 3 61 MN
- 8,633 (Refiérase al apéndice 3, figuras 56,57,58).
Cuánto combustible es quemado durante un ascenso en ruta para una operación en condiciones V-1?
1 4,100 LIBRAS
2 3,600 LIBRAS
X 3 4,000 LIBRAS
- 8,634 (Refiérase al apéndice 3, figuras 56,57,58).
Cuánto combustible es quemado durante un ascenso en ruta para una operación en condiciones V-2?
X 1 2,250 LIBRAS
2 2,600 LIBRAS
3 2,400 LIBRAS
- 8,635 (Refiérase al apéndice 3, figuras 56,57,58).
Cuál es el peso de la aeronave para el límite de ascenso para una operación en condiciones V-3?
1 82,100 LIBRAS
X 2 82,500 LIBRAS
3 82,200 LIBRAS
- 8,636 (Refiérase al apéndice 3, figuras 56,57,58).
Cuál es el peso de una aeronave para el límite de ascenso para una operación en condiciones V-4?
X 1 102,900 LIBRAS
2 102,600 LIBRAS
3 103,100 LIBRAS
- 8,637 (Refiérase al apéndice 3, figuras 56,57,58).
Cuál es el peso de una aeronave en el límite de ascenso para una operación en condiciones V-5?
X 1 73,000 libras
2 72,900 libras
3 72,800 libras
- 8,638 (Refiérase a las figuras 59 y 60).
Cuál es el máximo EPR en ascenso para una condición de operación T-1?
X 1 1.82

2 1.96

3 2.04

8,639 (Refiérase a las figuras 59 y 60).

Cuál es el máximo EPR continuo para una condición de operación T-2?

1 2.10

2 1.99

X 3 2.02

8,640 (Refiérase a las figuras 59 y 60).

Cuál es el máximo EPR en crucero para una condición de operación T-3?

1 2.11

2 2.02

X 3 1.90

8,641 (Refiérase a las figuras 59 y 60).

Cuál es el máximo EPR de ascenso para una operación en condiciones T-4?

1 2.20

2 2.07

X 3 2.06

8,643 (Refiérase a las figuras 61 y 62).

Cuál es el tiempo de vuelo para una operación en condiciones X-1?

1 4 HORAS 5 MINUTOS.

2 4 HORAS 15 MINUTOS.

X 3 4 HORAS

8,645 (Refiérase a las figuras 61 y 62) Cuál es el tiempo de vuelo para una condición de operación X-3?

1 4 HORAS 15 MINUTOS.

2 3 HORAS 40 MINUTOS.

X 3 4 HORAS.

8,646 (Refiérase a las figuras 61 y 62).

Cuál es el tiempo de vuelo para una condición de operación X-4?

1 6 horas 50 minutos.

X 2 5 horas 45 minutos.

3 5 horas 30 minutos.

8,647 (Refiérase a las figuras 61 y 62).

Cuál es el tiempo de vuelo para una condición de operación X-5?

X 1 2 HORAS 55 MINUTOS.

2 3 HORAS 10 MINUTOS.

3 2 HORAS 50 MINUTOS.

8,648 (Refiérase a las figuras 61 y 62).

Cuál es el combustible para un vuelo en condiciones de operación X-1?

1 25,000 LIBRAS.

X 2 26,000 LIBRAS.

3 24,000 LIBRAS.

8,649 (Refiérase a las figuras 61 y 62).

Cuál es el combustible para un vuelo en condiciones de operación X-2?

- 1 33,000 LIBRAS.
- 2 28,000 LIBRAS.
- X 3 35,000 LIBRAS.**

8,652 (Refiérase a las figuras 61 y 62).

Cuál es el combustible para un vuelo en condiciones de operación X-5?

- 1 15,000 LIBRAS.
- 2 20,000 LIBRAS.
- X 3 19,000 LIBRAS.**

8,653 (Refiérase al apéndice 3, figuras 63 y 64).

Cuál es el ajuste de N1 para penetrar a una turbulencia de aire en condiciones de operación Q-1?

- 1 82.4 POR CIENTO
- 2 84.0 POR CIENTO
- X 3 84.8 POR CIENTO**

8,654 (Refiérase al apéndice 3, figuras 63 y 64).

Cuál es el ajuste de N1 para penetrar a una turbulencia de aire claro en condiciones de operación Q-2?

- 1 78.2 POR CIENTO
- X 2 75.2 POR CIENTO**
- 3 76.7 POR CIENTO

8,655 (Refiérase al apéndice 3, figuras 63 y 64).

Cuál es el ajuste de N1 para penetrar en una turbulencia de aire en condiciones de operación Q-3?

- 1 77.8 POR CIENTO
- 2 82.6 POR CIENTO
- X 3 84.2 POR CIENTO**

8,656 (Refiérase al apéndice 3, figuras 63 y 64).

Cuál es el ajuste de N1 para penetrar a una turbulencia de aire en condiciones de operación Q-4?

- X 1 76.8 POR CIENTO**
- 2 75.4 POR CIENTO
- 3 74.0 POR CIENTO

8,657 (Refiérase al apéndice 3, figuras 63 y 64).

Cuál es el ajuste de N1 para penetrar a una turbulencia de aire en condiciones de operación Q-5?

- X 1 70.9 POR CIENTO**
- 2 72.9 POR CIENTO
- 3 71.6 POR CIENTO

8,658 (Refiérase a las figuras 66 y 67).

Cuál es el

tiempo de vuelo corregido por viento bajo condiciones de operación Z-1?

- 1 58. 1 minutos.
- X 2 51.9 minutos.**
- 3 54.7 minutos.

8,659 (Refiérase a las figuras 66 y 67).

Cuál es el tiempo de vuelo corregido por viento bajo condiciones de operación Z-2?

- 1 1 HORA 35 MINUTOS.
- 2 1 HORA 52 MINUTOS.**

X 3 1 HORA 46 MINUTOS.

8,660 (Refiérase a las figuras 66 y 67).

Cuál es el tiempo de vuelo corregido por viento bajo condiciones de operación Z-3?

1 2 HORAS 9 MINUTOS.

X 2 1 HORA 59 MINUTOS.

3 1 HORA 52 MINUTOS.

8,662 (Refiérase a las figuras 66 y 67).

Cuál es el tiempo de viaje corregido por viento para una operación en condiciones Z-5?

X 1 1 HORA 11 MINUTOS.

2 56 MINUTOS.

3 62 MINUTOS.

8,663 (Refiérase a las figuras 66 y 67).

Cuál es el consumo de combustible estimado para una condición de operación Z-1?

X 1 5,230 LIBRAS.

2 5,970 LIBRAS.

3 5,550 LIBRAS.

8,664 (Refiérase a las figuras 66 y 67).

Cuál es el estimado de consumo de combustible para una operación en condiciones Z-2?

X 1 10,270 libras

2 9,660 libras

3 10,165 libras

8,665 (Refiérase a las figuras 66 y 67).

Cuál es el consumo de combustible estimado para una condición de operación Z-3?

1 12,300 LIBRAS.

X 2 11,300 LIBRAS.

3 13,990 LIBRAS.

8,666 (Refiérase a las figuras 66 y 67).

Cuál es el consumo de combustible estimado para una condición de operación Z-4?

1 4,950 LIBRAS.

2 5,380 LIBRAS.

X 3 5,230 LIBRAS.

8,667 (Refiérase a las figuras 66 y 67).

Cuál es el consumo de combustible estimado para una condición de operación Z-5?

1 6,250 LIBRAS.

2 5,380 LIBRAS.

X 3 7,120 LIBRAS.

8,668 (Refiérase a las figuras 68 y 69).

Cuál es el ajuste recomendado para el IAS Y EPR para un patrón de espera bajo condiciones de operación O-1?

1 221 NUDOS y 1.83 EPR.

2 223 NUDOS Y 2.01 EPR.

X 3 217 NUDOS y 1.81 EPR.

- 8,669 (Refiérase a las figuras 68 y 69).
Cuál es el ajuste recomendado para el IAS y EPR para un patrón de espera bajo condiciones de operación O-2?
1 210 NUDOS y 1.57 EPR.
X 2 210 NUDOS y 1.51 EPR.
3 210 NUDOS y 1.45 EPR.
- 8,670 (Refiérase a las figuras 68 y 69).
Cuál es el ajuste recomendado para el IAS y EPR para un patrón de espera bajo condiciones de operación O-3?
1 217 NUDOS y 1.50 EPR.
X 2 215 NUDOS y 1.44 EPR.
3 216 NUDOS y 1.40 EPR.
- 8,671 (Refiérase a las figuras 68 y 69).
Cuál es el ajuste recomendado para el IAS y EPR para un patrón de espera bajo condiciones de operación O-4?
X 1 223 NUDOS y 1.33 EPR.
2 225 NUDOS y 1.33 EPR.
3 220 NUDOS y 1.28 EPR.
- 8,672 (Refiérase a las figuras 68 y 69).
Cuál es el ajuste recomendado para el IAS y EPR para un patrón de espera bajo condiciones de operación O-5?
1 219 NUDOS y 1.28 EPR.
2 214 NUDOS y 1.26 EPR.
X 3 218 NUDOS y 1.27 EPR.
- 8,673 (Refiérase a la figuras 68 y 69).
Cuál es el consumo aproximado de combustible bajo un patrón de espera en condiciones de operación O-1?
X 1 1,625 libras
2 1,950 libras
3 2,440 libras
- 8,674 (Refiérase a las figuras 68 y 69).
Cuál es el consumo aproximado de combustible en un patrón de espera, en condiciones de operación O-2?
1 2,250 libras.
2 2,500 libras.
X 3 3,000 libras.
- 8,675 (Refiérase a las figuras 68 y 69).
Cuál es el consumo aproximado de combustible en un patrón de espera bajo operación en condiciones O-3?
X 1 2,940 libras.
2 2,520 libras.
3 3,250 libras.
- 8,676 (Refiérase a las figuras 68 y 69).
Cuál es el consumo de combustible en un patrón de espera bajo condiciones de operación O-4?

- 1 2,870 LIBRAS.
- 2 2,230 LIBRAS
- X 3 1,440 LIBRAS.**

8,677 (Refiérase a las figuras 68 y 69).

Cuál es el consumo de combustible en un patrón de espera bajo condiciones de operación O-5?

- 1 2,950 LIBRAS.
- 2 2,870 LIBRAS.
- X 3 2,400 LIBRAS.**

8,679 (Refiérase a la figura 70) Cuántos minutos de descarga de combustible es requerido para reducir la carga de combustible hasta 25,000 libras?

Peso Inicial 179,500 lb

Peso cero combustible 136,500 lb

- 1 10 minutos
- 2 9 minutos
- X 3 8 minutos**

8,680 (Refiérase a la figura 70).

Cuántos minutos de tiempo de descarga se requiere para alcanzar el peso de 151,500 libras?

Peso inicial: 181,500 libras.

Peso cero combustible: 126,000 libras

- 1 15 minutos.
- 2 14 minutos
- X 3 13 minutos**

8,681 (Refiérase al apéndice 3, figura 70).

Cuánto tiempo en minutos se requiere para reducir la carga de combustible hasta 16,000 libras?

Peso inicial.....175,500 LBS

Peso cero combustible.....-138,000 LBS

- X 1 9 minutos.**
- 2 10 minutos.
- 3 8 minutos.

8,682 (Refiérase al apéndice 3, figuras 71 y 72).

Cuál es la altitud presión de nivel aproximada después de descender para condiciones de operación D-1?

- X 1 19,400 pies**
- 2 18,000 pies
- 3 20,200 pies

8,687 (Refiérase a las figuras 73 y 75).

Cuál es el EPR para una aproximación fallida para una operación en condiciones L-1?

- 1 2.01 EPR
- X 2 2.03 EPR**
- 3 2.04 EPR

8,688 (Refiérase a las figuras 73 y 75).

18 de 55

ATP - Examen de Piloto Transporte Línea Aérea - Helicóptero

9-junio-2023

Cuál es el EPR para un GO-AROUND para una condición de operación L-2?

- 1 2.115 EPR.
- 2 2.10 EPR.
- X 3 2.06 EPR.**

8,689 (Refiérase al apéndice 3, figuras 73 y 75).

Cuál es el EPR de GO AROUND para condiciones de operación L-3?

- X 1 2.06 EPR**
- 2 2.07 EPR
- 3 2.09 EPR

8,690 (Refiérase al apéndice 3, figuras 73 y 75).

Cuál es el EPR de go around para condiciones de operación L-4?

- X 1 2.056 EPR.**
- 2 2.12 EPR
- 3 2.096 EPR

8,691 (Refiérase al apéndice 3, figuras 73 y 75).

Cuál es el EPR de Go Around para condiciones de operación L-5?

- X 1 2.00 EPR**
- 2 2.04 EPR
- 3 2.05 EPR

8,693 (Refiérase al apéndice 3, figuras 73, 74, y 75).

Cuál es la velocidad de referencia para condiciones de operación L-2?

- 1 140 NUDOS.
- X 2 145 NUDOS**
- 3 148 NUDOS.

8,694 (Refiérase a la figuras 73,74,75).

Cuál es la Vref + 20 nudos para una operación en condiciones L-3?

- 1 151 NUDOS
- X 2 169 NUDOS**
- 3 149 NUDOS

8,695 (Refiérase al apéndice 3, figuras 73,74 y 75).

Cuál es el Vref + 10 para condiciones de operación L-4?

- 1 152 NUDOS
- 2 138 NUDOS
- X 3 148 NUDOS.**

8,696 (Refiérase a las figuras 73, 74, y 75) Cuál es la velocidad de maniobras para condiciones de operación L-5?

- 1 124 NUDOS.
2 137 NUDOS
X 3 130 NUDOS.
- 8,697 (Refiérase a las figuras 76,79,80).
Cuál es el C.G. en el porcentaje MAC para una condición de carga WT-1?
1 26.0 % MAC.
X 2 27.1 % MAC.
3 27.9 % MAC.
- 8,698 (Refiérase a las figuras 76,79 y 80).
Cuál es el C.G. en pulgadas detrás del DATUM para una condición de carga WT-2?
1 908.8 PULGADAS.
2 909.6 PULGADAS.
X 3 910.7 PULGADAS.
- 8,700 (Refiérase a las figuras 76,79 y 80).
Cuál es el C.G. en pulgadas detrás del DATUM para una condición de carga WT-4?
X 1 908.4 PULGADAS
2 909.0 PULGADAS
3 909.5 PULGADAS
- 8,701 (Refiérase a las figuras 76,79 y 80).
Cuál es el C.G. en porcentaje MAC para una condición de carga WT-5?
1 25.6% MAC
X 2 26.7% MAC
3 27.2% MAC
- 8,702 (Refiérase a las figuras 77,79 y 80).
Cuál es el índice de peso bruto para una condición de carga WT-6?
1 181,340.5 INDICE
2 156,545.0 INDICE
X 3 165,991.5 INDICE
- 8,703 (Refiérase a las figuras 77,79,80).
Cuál es el C.G. en porcentaje MAC para una condición de carga WT-7?
1 21.6% MAC
2 22.9%MAC
X 3 24.0% MAC
- 8,706 (Refiérase a las figuras 77,79 y 80).
Cuál es el C.G en porcentaje MAC para una condición de carga WT-10?
1 27.0% MAC
2 27.8% MAC
X 3 28.0% MAC
- 8,708 (Refiérase a las figuras 78,79 y 80).
Cuál es el C.G en porcentaje MAC para una condición de carga WT-12?
1 25.8% MAC
X 2 26.3% MAC
3 27.5% MAC

- 8,709 (Refiérase a las figuras 78,79 y 80).
Cuál es el C.G. en porcentaje MAC para una condición de carga WT-13?
- ☒ 1 28.6% MAC
 - 2 29.4% MAC
 - 3 30.1% MAC
- 8,710 (Refiérase a las figuras 78,79 y 80).
Cuál es el C.G. en porcentaje MAC para una condición de carga WT-14?
- 1 30.1% MAC
 - ☒ 2 29.5% MAC
 - 3 31.5% MAC
- 8,711 (Refiérase a las figuras 78,79 y 80).
Cuál es el C.G. en porcentaje MAC para una condición de carga WT-15?
- ☒ 1 32.8% MAC
 - 2 31.5% MAC
 - 3 29.5% MAC
- 8,712 (Refiérase al apéndice 3, figuras 81,82,83).
Cuál es el EPR máximo de despegue para una operación en condiciones G-1?
- ☒ 1 Máquinas 1 y 3, 2.22; Máquina 2, 2.16
 - 2 Máquinas 1 y 3, 2.22; Máquina 2, 2.21
 - 3 Máquinas 1 y 3, 2.15; Máquina 2, 2.09
- 8,713 (Refiérase al apéndice 3, figuras 81,82 y 83).
Cuál es el EPR máximo de despegue para una operación en condición G-2?
- 1 Motores 1 y 3, 2.15; motor 2, 2.16
 - 2 Motores 1 y 3, 2.18; motor 2, 2.13
 - ☒ 3 Motores 1 y 3, 2.14; motor 2, 2.11
- 8,714 (Refiérase a las figuras 81,82,83).
Cuál es el máximo EPR de despegue para una operación en condiciones G-3?
- 1 Motores 1 y 3, 2.08; motor 2; 2.05
 - ☒ 2 Motores 1 y 3, 2.14; motor 2; 2.10
 - 3 Motores 1 y 3, 2.18; motor 2; 2.07
- 8,715 (Refiérase al apéndice 3, figuras 81,82,83).
Cuál el el máximo EPR de despegue para una condición de operación G-4?
- ☒ 1 Motores 1 y 3, 2.23; motor 2, 2.21
 - 2 Motores 1 y 3, 2.26; motor 2, 2.25
 - 3 Motores 1 y 3, 2.24; motor 2, 2.24
- 8,716 (Refiérase al apéndice 3, figuras 81,82,83).
Cuál es el máximo EPR de despegue para una operación en condiciones G-5?
- 1 Motores 1 y 3, 2.27; motor 2, 2.18
 - 2 Motores 1 y 3, 2.16; motor 2, 2.14
 - ☒ 3 Motores 1 y 3, 2.23; motor 2, 2.22

8,717 (Refiérase al apéndice 3, figuras 81,82 y 83).

Cuál es la velocidad segura de despegue para una operación en condiciones G-1?

- 1 122 nudos
- X 2 137 nudos**
- 3 133 nudos

8,718 Cuál es la velocidad de rotación para una operación en condiciones G-2?

- 1 150 nudos
- 2 154 nudos
- X 3 155 nudos**

8,719 (refierase al apéndice 3, figuras 81,82 y 83).

Cuál es la velocidad V1,Vr y V2 para una operación en condiciones G-3?

- X 1 134,134 y 145 nudos**
- 2 134,139 y 145 nudos
- 3 132,132 y 145 nudos

8,720 (refierase al apéndice 3, figuras 81,82 y 83).

Cuáles son las velocidades V1 y V2 para una operación en condiciones G-4?

- 1 133 y 145 nudos
- 2 127 y 141 nudos
- X 3 132 y 146 nudos**

8,722 (Refiérase a las figuras 81 y 83).

Cuál es el ajuste del STAB TRIM para una condición de operación G-1?

- 1 4 ANU
- X 2 4 -1/2 ANU**
- 3 4 -3/4 ANU

8,727 (Refiérase a las figuras 84 y 85).

Cuál es el ajuste altimétrico recomendado para el IAS y EPR para un patrón de espera en condiciones de operación H-1?

- X 1 264 NUDOS y 1.80 EPR.**
- 2 259 NUDOS y 1.73 EPR.
- 3 261 NUDOS y 1.81 EPR.

8,728 (Refiérase al apéndice 3, figuras 84 y 85).

Cuál es el ajuste recomendado de IAS y EPR para un patrón de espera bajo condiciones de operación H-2?

- 1 257 nudos y un EPR de 1.60
- 2 258 nudos y un EPR de 1.66
- X 3 253 nudos y un EPR de 1.57**

8,729 (Refiérase a las figuras 84 y 85)

Cuál es el ajuste recomendado para el IAS y EPR para un patrón de espera en condiciones de operación H-3?

- 1 226 NUDOS y 1.30 EPR.
- X 2 230 NUDOS y 1.31 EPR.**
- 3 234 NUDOS y 1.32 EPR.

- 8,730 (Refiérase a las figuras 84 y 85).
Cuál es el ajuste recomendado para el IAS y EPR para un patrón de espera en condiciones de operación H-4?
1 219 NUDOS y 1.44 EPR.
X 2 216 NUDOS y 1.42 EPR.
3 220 NUDOS y 1.63 EPR.
- 8,731 (Refiérase al apéndice 3, figuras 84 y 85).
Cuál es el ajuste recomendado de IAS y EPR para hacer un holding bajo condiciones de operación H-5 ?
1 245 NUDOS y un EPR de 1.65
2 237 NUDOS y un EPR de 1.61
X 3 249 NUDOS y un EPR de 1.67
- 8,732 (Refiérase al apéndice 3, figuras 84 y 85).
Cuál es el combustible aproximado consumido cuando se efectua un patrón de espera bajo condiciones de operación H-1?
1 3,500 LIBRAS
2 4,680 LIBRAS
X 3 2,630 LIBRAS
- 8,733 (Refiérase a las figuras 84 y 85).
Cuál es el consumo aproximado de combustible para un patrón de espera en condiciones de operación H-2?
X 1 5,100 LIBRAS.
2 3,400 LIBRAS.
3 5,250 LIBRAS.
- 8,734 (Refiérase a las figuras 84 y 85).
Cuál es el consumo de combustible aproximado para un patrón de espera en condiciones de operación H-3?
1 3,090 LIBRAS
X 2 6,950 LIBRAS
3 6,680 LIBRAS
- 8,735 (Refiérase al apéndice 3, figuras 84 y 85).
Cuál es el combustible aproximado consumido cuando se efectua un patrón de espera bajo condiciones de operación H-4?
X 1 3,190 LIBRAS
2 3,050 LIBRAS
3 2,550 LIBRAS
- 8,736 (Refiérase al apéndice 3, figuras 84 y 85).
Cuál es el combustible aproximado consumido cuando se efectua un patrón de espera bajo condiciones de operación H-5?
1 3,170 LIBRAS
2 7,380 LIBRAS
X 3 5,540 LIBRAS
- 8,737 (Refiérase al apéndice 3, figuras 86 y 87).
Cuál es el tiempo para descender y la distancia bajo condiciones de operación S-1?
1 24 minutos, 118 NAM

- X 2** 26 minutos, 125 NAM
3 25 minutos, 118 NAM
- 8,738 (Refiérase a las figuras 86 y 87).
Cuál es el combustible de descenso y distancia bajo condiciones de operación S-2?
1 1,440 LIBRAS, 104 NAM
X 2 1,500 LIBRAS, 118 NAM
3 1,400 LIBRAS, 98 NAM
- 8,739 (Refiérase al apéndice 3, figuras 86 y 87).
Cuál es el combustible y la distancia para descender bajo condiciones de operación S-3?
X 1 1,490 LIBRAS, 118 NAM
2 1,440 LIBRAS, 110 NAM
3 1,550 LIBRAS, 127 NAM
- 8,740 (Refiérase al apéndice 3, figuras 86 y 87).
Cuál es el combustible y la distancia para descender bajo condiciones de operación S-4?
1 22 minutos, 110 NAM
X 2 21 minutos, 113 NAM
3 24 minutos, 129 NAM
- 8,741 (Refiérase al apéndice 3, figuras 86 y 87).
Cuál es el combustible y la distancia para descender bajo condiciones de operación S-5?
X 1 1,420 libras, 97 NAM
2 1,440 libras, 102 NAM
3 1,390 libras, 92 NAM
- 8,742 (Refiérase al apéndice 3, figuras 88 y 89).
Cuál condición resultaría en una distancia de aterrizaje muy corta para un peso de 132,500 libras?
1 Pista seca usando frenos y reversibles.
X 2 Pista seca usando frenos y spoilers.
3 Pista mojada usando frenos, spoilers y reversibles.
- 8,743 (Refiérase a la figura 88).
Cuanto mas larga es la distancia de aterrizaje en pista seca usando solamente frenos comparado a usar frenos y reversibles con 114,000 libras de peso bruto.?
1 1,150 pies
2 500 pies
X 3 300 pies
- 8,744 (Refiérase a la figura 88).
Cuántos pies quedarán despues del aterrizaje sobre 7,200 pies de pista seca con los spoilers inoperativos a 118,000 libras de peso bruto?
1 4,200 pies.
X 2 4,500 pies.
3 4,750 pies.
- 8,745 (Refiérase a el apéndice 3, figura 88).
Cuál es el peso máximo de aterrizaje que le permite detenerse a 2,000 pies del final de la pista de aterrizaje seca de 5,400 pies con reversibles y spoilers inoperativos?
1 117,500 pies.

- X 2** 136,500 pies.
3 139,500 pies.
- 8,746 (Refiérase a la figura 89).
Cuál de las siguientes configuraciones resultaría en la distancia de aterrizaje más corta sobre un obstáculo de 50 pies en una pista mojada?
1 Frenos y spoilers con 122,500 libras de peso bruto.
2 Frenos y reversibles con 124,000 libras de peso bruto.
X 3 Frenos, spoilers y reversibles con 131,000 libras de peso bruto.
- 8,747 (Refiérase a la figura 89).
Cuántos pies quedarán después del aterrizaje sobre una pista húmeda de 6000 pies con reversibles inoperativos a 122,000 libras de peso bruto?
1 2,200 pies.
X 2 2,750 pies.
3 3,150 pies.
- 8,748 (Refiérase al apéndice 3, figura 90).
Cuál configuración resultará en una distancia de aterrizaje de 5,900 pies con un obstáculo de 50 pies en una pista de aterrizaje con hielo?
1 Uso de tres reversibles con 131,000 libras de peso bruto .
2 Uso de frenos y spoilers con 125,000 libras de peso bruto.
X 3 Uso de tres reversibles con 133,000 libras de peso bruto.
- 8,749 (Refiérase a la figura 90).
Cuál es la distancia de transición cuando se está aterrizando sobre una pista con hielo con un peso bruto de 134,000 libras?
X 1 400 pies.
2 950 pies.
3 1,350 pies.
- 8,750 (Refiérase al apéndice 3, figura 90).
Cuál es el peso máximo de aterrizaje que permite detenerse a 700 pies antes del final de una pista de aterrizaje con hielo de 5,200 pies?
1 124,000 libras.
X 2 137,000 libras
3 108,000 libras
- 8,751 (Refiérase a la figura 90).
Cuál es la distancia de aterrizaje sobre una pista con hielo con reversibles inoperativos y un peso de aterrizaje de 125,000 libras?
1 4,500 pies.
2 4,750 pies.
X 3 5,800 pies.
- 8,752 (Refiérase al apéndice 3, figura 91).
En cuanto puede ser reducida la distancia de aterrizaje utilizando 15° de flaps en vez de 0° de flaps para un aterrizaje con un peso de 119,000 libras?
1 500 pies
X 2 800 pies
3 2,700 pies

- 8,753 (Refiérase al apéndice 3, figura 91).
Cuál es el rodaje de aterrizaje con 15° de flaps con un peso de aterrizaje de 122,000 libras?
- ☒ 1 1,750 pies
 - 2 2,200 pies
 - 3 2,750 pies
- 8,754 (Refiérase a la figuras 91 y 92).
Cuál velocidad de aproximación y rodaje de aterrizaje puede ser necesitada, cuando se está aterrizando con un peso de 140,000 libras, si los flaps no son usados?
- 1 138 nudos y 3,900 pies.
 - 2 153 nudos y 2,900 pies.
 - ☒ 3 183 nudos y 2,900 pies.
- 8,755 (Refiérase a la figura 91).
Cuánto mas de pista puede ser usado para aterrizar con 0° flaps en vez de 15° de flaps para un peso de aterrizaje de 126,000 libras?
- ☒ 1 900 pies.
 - 2 1,800 pies.
 - 3 2,700 pies.
- 8,756 (Refiérase a las figuras 91 y 92).
Que velocidad de aproximación y distancia de aterrizaje podra ser necesitada cuando un peso de aterrizaje es de 140,000 libras con 15° de flaps ?
- 1 123 nudos y 3,050 pies.
 - ☒ 2 138 nudos y 3,050 pies.
 - 3 153 nudos y 2,050 pies.
- 8,757 (Refiérase a la figura 92).
Cuál es la máxima velocidad indicada en la carta, manteniendo una senda de planeo de 3° con un peso de 140,000 libras?
- 1 127 nudos.
 - 2 149 nudos.
 - ☒ 3 156 nudos.
- 8,758 (Refiérase a la figura 92).
Cuál es el empuje requerido para mantener 3° de senda de planeo con 140,000 libras, con tren abajo, 30° de flaps y una velocidad $V_{ref} + 30$ nudos?
- 1 13,300 libras.
 - ☒ 2 16,200 libras.
 - 3 17,700 libras.
- 8,759 (Refiérase a la figura 92).
Qué empuje es requerido para mantener un nivel de vuelo con 140,000 libras, con tren arriba, 25° de flaps y una velocidad de 172 nudos?
- 1 13,700 libras.
 - ☒ 2 18,600 libras.
 - 3 22,000 libras.
- 8,760 (Refiérase al Apéndice 3, Figura 92) Cuánto empuje se requiere para para mantener el nivel de vuelo con 140,000 libras , con el tren abajo, 25° de flaps y una velocidad de 162 nudos?

- 1 17,400 libras.
X 2 19,500 libras.
3 22,200 libras.
- 8,761 (Refiérase a la figura 92) Cuál es el empuje que se requiere para mantener el vuelo nivelado con 140,000 libras, con el tren abajo, 25° de flaps y una velocidad de 145 nudos?
1 16,500 libras.
X 2 18,100 libras.
3 18,500 libras.
- 8,762 (Refiérase al apéndice 3, figura 92).
Cuál es el cambio de la resistencia total de una aeronave de 140,000 libras cuando la configuración es cambiada de 30° de flaps, tren abajo, a 0° de flaps, tren arriba, con una velocidad constante de 160 nudos?
X 1 13,500 libras
2 13,300 libras
3 15,300 libras
- 8,763 (Refiérase al apéndice 3, figura 93).
Cuál es la máxima velocidad indicada mientras se mantiene una senda de planeo de 3° con un peso de 110,000 libras?
X 1 136 nudos.
2 132 nudos.
3 139 nudos.
- 8,764 (Refiérase a la figura 93).
Cuál es el empuje requerido para mantener una senda de planeo de 3° con 110,000 libras, con tren abajo, 30° de flaps, y una velocidad de $V_{ref} + 20$ nudos?
1 9,800 libras.
X 2 11,200 libras.
3 17,000 libras.
- 8,765 (Refiérase a la figura 93).
Qué empuje es requerido para mantener un nivel de vuelo con 110,000 libras, con tren abajo, 40° de flaps y una velocidad de 118 nudos?
1 17,000 libras
X 2 20,800 libras
3 22,300 libras
- 8,766 (Refiérase al apéndice 3, figura 93).
Qué empuje se requiere para mantener el vuelo nivelado con 110,000 libras, con el tren arriba, 25° flaps y una velocidad de 152 nudos?
X 1 14,500 libras.
2 15,900 libras.
3 16,700 libras.
- 8,769 Cuál es el máximo peso permitible que puede ser transportado en una paleta cuyas dimensiones son de 33.5 * 48.5 pulgadas?
Límite de carga del piso 76 lb/sq ft
Peso de la paleta 44 lb

- Dispositivos de seguro 27 lb
- 1 857.4 libras
- 2 830.4 libras
- X** 3 786.5 libras

8,770 Cuál es el máximo peso permisible que puede ser cargado en una paleta cuyas dimensiones tienen 36.5 x 48.5 pulgadas?

- peso límite de piso 112 lbs/pies 2
- peso de la paleta 45 lbs
- dispositivos de seguridad 29 lbs
- 1 1,331.8 libras
- X** 2 1,302.8 libras
- 3 1,347.8 libras

8,771 Cuál es el peso máximo permitido que se puede llevar en una paleta con dimensiones de 42.6 * 48.7 pulgadas?

- Límite de carga del piso 121 lb/sq ft
- Peso de la paleta 47 lb
- Dispositivos de seguro 33 lb
- 1 1,710.2 libras
- X** 2 1,663.2 libras
- 3 1,696.2 libras

8,772 Cuál es el peso máximo permisible que puede ser cargado sobre una paleta cuyas dimensiones son de 24.6 x 68.7 plgs.?

- peso límite de piso.....85 lb/sq ft
- peso de la paleta.....44 lb
- Dispositivos de seguridad.....29 lb
- X** 1 924.5 libras
- 2 968.6 libras
- 3 953.6 libras

8,773 Cuál es el peso máximo permisible que puede ser cargado sobre una paleta cuyas dimensiones son de 34.6 x 46.4 pulgadas?

- Peso limite de piso.....88 lb/pies2.
- peso de la paleta.....41 lbs
- dispositivo de seguridad.....26 lbs
- X** 1 914.1 libras
- 2 940.1 libras
- 3 981.1 libras

8,778 Cuál es el máximo peso permisible que se puede transportar en una plataforma de carga(PALLET) cuyas dimensiones son de 42.6 x 48.7 ppls.?

Peso limite de piso.....117 Lbs/pies²

Peso de plataforma de carga.....43 lbs.

Dispositivos de seguridad.....31 Lbs.

☒ 1 1,611.6 libras

2 1,654.6 libras

3 1,601.6 libras

8,779 Cuál es el peso máximo permitido que puede ser llevado en una paleta cuyas dimensiones son 24.6 * 68.7 pulgadas?

Límite de carga del piso 79 lb/sq ft

Peso de la paleta 43 lb

Dispositivos de seguro 27 lb

1 884.1 libras

☒ 2 857.1 libras

3 841.1 libras

8,785 (Refiérase a la figura 100 o 101). Cuál es la variación magnética en ambos DFW Intl y IAH?

☒ 1 08 E

2 0

3 08 W

8,844 Cuál es el límite de carga del piso mínimo que una aeronave debe tener para llevar la siguiente paleta de carga?

Dimensiones de la paleta 39 * 37 pulgadas

Peso de la paleta 37 libras

Dispositivos de seguro 21 libras

Peso de carga 1,094.3 lbs

☒ 1 115 lbs/sq ft

2 112 lbs/sq ft

3 109 lbs/sq ft

8,847 Cuál es el límite mínimo de peso del piso para una aeronave que deberá transportar la siguiente carga en la plataforma de carga?

Dimensiones de la paleta 116.8 * 87.7 pulg

Peso de la paleta 137 libras

Dispositivos de seguridad 49 libras

Peso de la Carga 12,262.4 lbs

1 172 libras/pies².

☒ 2 176 libras/pies²

3 179 libras/pies²

8,849 (Refiérase a la figura 122).

Cuál es la altitud más baja en la cual la senda de planeo puede ser interceptada cuando es autorizado por el ATC.?

- ☒ 1 2,500 PIES
- ☐ 2 3,000 PIES
- ☐ 3 4,000 PIES

8,853 Qué acción deberá tomar el piloto si está dentro de los 3 minutos del límite de autorización y no se han recibido futuras autorizaciones?

- ☐ 1 Asumir la última comunicación y continuar a lo planeado.
- ☐ 2 Planear para mantener la velocidad de crucero hasta que futuras autorizaciones sean recibidas.
- ☒ 3 Empezar a reducir la velocidad a velocidad de espera en preparación para mantenerse en el patrón de espera.

8,854 Qué reporte debe de hacer el piloto para el límite de autorización?

- ☒ 1 Tiempo y altitud/nivel de vuelo arrivando o saliendo.
- ☐ 2 Tiempo, altitud/nivel de vuelo, y la velocidad de espera.
- ☐ 3 Tiempo, altitud/nivel de vuelo, velocidad de espera y a lo largo de la pierna hacia adentro.

8,855 La velocidad máxima de espera para un avión de hélice es:

- ☐ 1 156 nudos
- ☐ 2 175 nudos
- ☒ 3 210 nudos

8,856 La velocidad máxima en espera para un avión turbojet arriba de 14,000 pies es:

- ☐ 1 210 nudos
- ☐ 2 230 nudos
- ☒ 3 265 nudos

8,857 La máxima velocidad de espera para una aeronave turbojet civil entre 7,000 y 14,000 pies es :

- ☐ 1 200 nudos.
- ☐ 2 210 nudos
- ☒ 3 230 nudos

8,858 Cuando se está usando el sistema de director de vuelo, qué régimen de viraje o ángulo de banqueo deberá un piloto observar durante virajes en el patrón de espera?

- ☒ 1 3 grados por segundo o 25° banqueo, el que sea menor.
- ☐ 2 3° grados por segundo o 30° banqueo, el que sea menor
- ☐ 3 1-1/2° grados por segundo o 25° banqueo, el que sea menor

8,859 Cuando se está manteniendo sobre el NDB, en qué punto deberá empezar el tiempo para la segunda pierna hacia afuera?

- ☐ 1 090° del punto de espera, o cuando las alas en nivel después de completar el viraje hacia el rumbo hacia afuera, cualquiera que ocurra primero.
- ☐ 2 Al final del minuto de régimen de viraje standard después de haber pasado la estación.
- ☒ 3 A 090° del punto de espera (ABEAM).

8,860 Cuando se entra a un patrón de espera por arriba de los 14,000 pies, la pierna inicial hacia afuera no deberá excederse de:

- 1 1 minuto
- X 2** 1-1/2 minutos
- 3 1-1/2 minutos o 10 MN, el que sea menor.

8,861 (Refiérase a la figura 123). Usted recibe esta autorización de CTA:
...HOLD EAST OF THE ABC VORTAC ON
THE ZERO NINER ZERO RADIAL, LEFT TURNS...Cuál es el procedimiento recomendado
para entrar al patrón de espera?

- X 1** Solamente paralelo
- 2 Solamente directo
- 3 Solamente en forma de gota

8,862 (Refiérase a la figura 123).
Usted recibe una autorización del ATC:
...Autorizado para el Vortac ABC, manténgase al sur sobre la radial uno ocho cero...
Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en un patrón de espera ?

- 1 Solo viraje de gota.
- X 2** Solo directo.
- 3 Solo paralelo.

8,863 (Refiérase a la figura 123).
Usted recibe la autorización del ATC:
...Autorizado para el vortac XYZ; manténgase al norte sobre la radial
tres seis cero, virajes a la izquierda...
Cuál es el procedimiento recomendado para entrar al patrón de espera ?

- 1 Solo paralelo.
- 2 Solo directo.
- X 3** Solo viraje de gota.

8,864 (Refiérase a la figura 123).
Usted recibe la autorización del ATC:
...Autorizado para el Vortac ABC, manténgase al oeste sobre la radial dos siete zero...
Cuál procedimiento es recomendado para entrar en un patrón de espera?

- 1 Solo paralelo.
- X 2** Solo directo.
- 3 Solo viraje de gota.

8,865 (Refiérase a la figura 124).
Usted recibe esta autorización del ATC:
...Autorizado para el Vortac ABC, manténgase al oeste sobre la radial DOS SIETE CERO...
Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en un patrón de espera ?

- 1 Paralelo o gota.
- 2 Solo paralelo.
- X 3** Solo directo.

8,866 (Refiérase a la figura 124).
Un piloto recibe la autorización del ATC:
...Autorizado para el vortac XYZ, mantenga al norte sobre la radial TRES SEIS CERO, vire a la izquierda..
Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en un patrón de espera?

- 1 Solo viraje de gota.
- 2 Solo paralelo.

X 3 Directo.

8,867 (Refiérase a la figura 124).

Un piloto recibe la autorización del ATC:

...Autorizado para el vortac ABC, manténgase al sur sobre la radial UNO OCHO CERO...

Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en un patrón de espera?

X 1 Solo viraje de gota.

2 Solo paralelo.

3 Solo directo.

8,868 (Refiérase a la figura 125)

Cuál ilustración RMI indica que la aeronave está volando hacia afuera (outbound) con una marcación magnética de 235 grados desde (FROM) la estación?(Viento de 050 grados a 20 nudos)

1 2

X 2 3

3 4

8,869 (Refiérase a la figura 125).

Cuál es la marcación magnética hacia (TO) la estación que está indicada en la ilustración 4?

1 285 grados

X 2 055 grados

3 235 grados

8,870 (Refiérase a la figura 125).

Cuál ilustración de RMI indica que la aeronave está al suroeste de la estación y acercándose TO la estación?

X 1 1.

2 2.

3 3.

8,871 (Refiérase a la figura 125).

Cuál ilustración RMI indica que la aeronave está localizada sobre la radial 055° de la estación y alejándose?

1 1.

X 2 2.

3 3.

8,902 Identifica las luces de la zona de aterrizaje (T.D.Z.L.)

X 1 Dos filas de luces de barras transversales colocadas simétricamente a lo largo de la línea del centro de la pista.

2 Luces de centro de línea al ras espaciadas a intervalos de 50 pies, extendidos a través de la zona de contacto.

3 Luces de centro de línea alternando blanco y verde extendidas desde 75 pies desde el umbral a través de la zona de contacto.

8,920 Cuál es el rango normal del VASI tri-color de noche?

X 1 5 millas

2 10 millas

3 15 millas

8,930 (Refiérase a la figura 131). Cuál es la distancia de pista remanente en B para un despegue nocturno sobre la

- pista 9?
- 1 1,000 pies
 - X** 2 2,000 pies
 - 3 2,500 pies
- 8,931 (Refiérase a la figura 131)
Cuál es la distancia de pista remanente en F para un despegue diurno sobre la pista 9?
- 1 2,000 pies
 - 2 1,500 pies
 - X** 3 1,000 pies
- 8,933 Una definición del término HIDROPLANEEO VISCOSO es cuando:
- 1 La aeronave corre sobre el agua estancada.
 - X** 2 Una película de humedad cubre la porción de la pista que está pintada o cubierta de hule
 - 3 Las llantas de la aeronave ruedan sobre una mezcla de vapor y hule fundido.
- 8,934Cuál término describe el hidroplaneo, el cual ocurre cuando las llantas de la aeronave tienen un agarre efectivo en una superficie de pista suave; por vapor generado por fricción ?
- X** 1 Hidroplaneo causado por acumulación de hule.
 - 2 Hidroplaneo dinámico.
 - 3 Hidroplaneo viscoso.
- 8,936 A qué velocidad mínima podrá un hidroplaneo dinámico empezar si las llantas tienen una presión de 70 psi.
- 1 85 nudos
 - 2 80 nudos
 - X** 3 75 nudos
- 8,937Cuál es el mejor método de reducción de velocidad, si el hidroplaneo es experimentado en el aterrizaje?
- 1 Aplicar totalmente el freno de llantas principal solamente.
 - 2 Aplicar el freno de nariz y del tren principal alternando y abruptamente.
 - X** 3 Aplicar frenos aerodinámicos al máximo
- 8,938 Comparado al hidroplaneo dinámico, a qué velocidad puede ocurrir el hidroplaneo viscoso cuando se aterriza sobre una pista lisa y húmeda.
- 1 Aproximadamente 2.0 veces a la velocidad que ocurre el hidroplaneo.
 - X** 2 A una velocidad más baja que el hidroplaneo dinámico.
 - 3 A una velocidad igual a la del hidroplaneo dinámico.
- 8,939 Qué efecto, si existe, tendrá en un hidroplaneo una velocidad para la zona de contacto (TDZ) mayor que la recomendada?
- 1 No tiene efecto en el hidroplaneo, pero aumenta el rodaje de aterrizaje.
 - 2 Reduce un potencial hidroplaneo si un fuerte frenado es aplicado.
 - X** 3 Aumenta el hidroplaneo potencial sin tener en cuenta el frenado.
- 8,953 Cuando dos aproximaciones simultáneas están en progreso, cómo recibe cada piloto el asesoramiento por radar?
- X** 1 En frecuencia de la torre
 - 2 En frecuencia de control de aproximación
 - 3 Un piloto en la frecuencia de la torre y el otro en la frecuencia de control de aproximación

- 8,954 Cuando está autorizado para ejecutar la maniobra SIDE-STEP publicada, en qué punto se espera que el piloto comience esta maniobra?
- 1 En el DH publicado.
 - 2 En el MDA publicado o aproximación circulada.
 - X 3 Tan pronto como sea posible después de tener la pista en vista**
- 8,955 Cuando hay aproximaciones simultáneas ILS en progreso, cuál de las siguientes deberá de ser notificado inmediatamente al control de aproximaciones?
- X 1 Cualquier receptor de aeronave inoperativo o con daños**
 - 2 Si la aproximación simultánea ILS es deseada.
 - 3 Si el monitoreo del radar es solicitado para confirmar separación lateral.
- 8,964Cuál es el mínimo más bajo de Categoría IIIA?
- 1 DH 50 pies y RVR 1,200 pies
 - 2 RVR 1,000 pies
 - X 3 RVR 700 pies**
- 8,965 Cómo difiere el SDF de un ILS LOC?
- X 1 SDF- 6 grados o 12 grados de ancho, ILS-3 grados a 6 grados.**
 - 2 SDF-Desviación de la pista + 3 grados, ILS-alineado con la pista.
 - 3 SDF- indicaciones utilizables fuera de curso de 15 grados, ILS- 35 grados.
- 8,985 (Refiérase a la figura # 139)En cuál radial se encuentra la aeronave indicada en el NAV.1
- 1 R-175
 - 2 R-165
 - X 3 R-345**
- 8,988 (Refiérase a la figura # 139)Cuál OBS seleccionado en el NAV # 2 puede centrar el C.D.I?
- X 1 174**
 - 2 166
 - 3 335
- 8,990 (Refiérase a la figura 140 y 141)Cuál posición(es) de la aeronave corresponde el HSI de la presentación “A”?
- X 1 9 y 6**
 - 2 9 solamente
 - 3 6 solamente
- 8,999 (Refiérase a las figuras 142 y 143). A cuál posición de aeronave corresponde la presentación D HSI?
- 1 4
 - 2 15
 - X 3 17**
- 9,004 (Refiérase a las figuras 142 y 143)
A cuál posición de aeronave corresponde C de la presentación HSI?
- 1 6
 - 2 7
 - X 3 12**
- 9,005 Bajo qué condiciones puede un piloto cancelar un plan de vuelo IFR antes de completar el vuelo?

- 1 En cualquier momento que aparenta que la autorización causará una desviación de las Regulaciones.
 - 2 En cualquier momento dentro del espacio aéreo controlado en contacto con el ARTCC.
 - X 3** Solamente si se está bajo condiciones VFR en otro espacio aéreo que no sea la clase A.
- 9,006 Cuál información mínima incluye una autorización de salida abreviada que dice(AUTORIZADO COMO SE REGISTRA).?
- 1 Límite autorizado y altitud en ruta.
 - 2 Límite autorizado, altitud en ruta y SID, si es apropiado.
 - X 3** Aeropuerto de destino, altitud en ruta y SID si es apropiado.
- 9,007 Bajo qué condiciones recibe el piloto el (VOID TIME) especificado en la autorización ?
- X 1** En un aeropuerto no controlado.
 - 2 Cuando el procedimiento de MANTENER EN PUENTE o (GATE HOLD)entra en efecto.
 - 3 Si la autorización es recibida antes del encendido de motores.
- 9,008 Cuál es el procedimiento normal para salidas IFR en lugares con programas de autorización de pretaxeo?
- 1 Los pilotos requieren de autorización IFR cuando están listos para taxear, el piloto podrá recibir la instrucción de taxeo con la autorización.
 - 2 Los pilotos requieren de autorización IFR cuando están listos para taxear. Los pilotos recibirán autorización para taxear, y luego recibirán la autorización IFR mientras están taxeando.
 - X 3** Los pilotos requieren de autorización de 10 minutos o menos antes del taxeo, despues requiere autorización de taxeo del control terrestre.
- 9,009 Cuál es el propósito del término (MANTENGA PARA AUTORIZACION)cundo es incluida en una autorización IFR?
- X 1** Un procedimiento para retrasar la salida por volumen de tráfico, tiempo, o se necesita emitir futuras instrucciones.
 - 2 Cuando la autorización de IFR es recibida por teléfono el piloto tendrá tiempo para prepararse para el despegue antes de iniciar su salida.
 - 3 Un efecto de procedimiento (MANTENGASE EN PUENTE)y el piloto recibe un tiempo estimado de vuelo.
- 9,010 Bajo qué condiciones deberá un piloto en IFR notificar al ATC del estado de combustible mínimo?
- 1 Cuando el suministro de combustible es menor que el requerido para IFR
 - 2 Si el combustible remanente sugiere la necesidad para tráfico o un aterrizaje prioritario.
 - X 3** Si el combustible remanente no considera retrasos inesperados
- 9,011 Qué le implica el término (COMBUSTIBLE MINIMO) al ATC?
- 1 Prioridad de tráfico es necesitada para el aeropuerto de destino.
 - 2 El manejo de emergencia es requerido para el más cercano aeropuerto disponible.
 - X 3** Es un aviso que indica que una situación de emergencia es posible si ocurriera un retraso indebido.
- 9,012 De qué manera se describen los SIDs en la vista panorámica?
- X 1** VECTORES provistos para la guía navegacional o la navegación efectuada por el piloto con cursos que el piloto es responsable de seguir.
 - 2 Vectores y la navegación efectuada por el piloto que pueden usar a discreción.
 - 3 texto combinado y forma grafica que son instrucciones y rutas mandatorias.
- 9,013 Qué acción debe un piloto tomar si el ARTCC le pregunta VERIFIQUE 9,000 y el vuelo actualmente esta manteniendo 8,000?
- 1 Inmediatamente asciende para 9,000.

- 2 Reporta ascendiendo para 9,000.-
X 3 Reporta manteniendo 8,000.-
- 9,014 Dónde se requieren reportes de posición en un vuelo IFR en aerovías o rutas?
X 1 Sobre todos los puntos designados de reporte obligatorio.
2 Solamente cuando sea requerido específicamente por el ATRCC.
3 Cuando se requiere un cambio de altitud o notificación de las condiciones del tiempo.
- 9,016 Cuáles reportes son requeridos siempre cuando en una aproximación IFR no hay contacto radar?
X 1 Dejando el FAF hacia adentro o el marcador exterior hacia adentro y aproximación fallida.
2 Dejando el FAF hacia adentro, dejando el marcador exterior hacia adentro o hacia afuera, y aproximación fallida
3 Dejando el FAF hacia adentro, dejando el marcador exterior hacia adentro o hacia afuera, viraje de procedimiento hacia afuera y hacia adentro, y contacto visual con la pista.
- 9,025 Qué tipo de sistema es el sistema de navegación inercial (INS)?
Una computadora de navegación que suministra posición:
1 De el compas ,velocímetro y un dato de la entrada del viento y variación.
2 De sensores tipo radar que mide velocidad terrestre y ángulos de deriva.
X 3 Mediante señales desde el giroscopo y acelerometro.
- 9,031 Cuál es el intervalo de tiempo sugerido para registrar y solicitar un plan de vuelo IFR?
X 1 Registrarlo al menos 30 minutos antes de la salida y solicitar autorización no más de 10 minutos antes del taxeo.
2 Registrarlo por lo menos 30 minutos antes de la salida y solicitar la autorización al menos 10 minutos antes del taxeo.
3 Registrarlo por al menos 1 hora antes de la salida y solicitar la autorización al menos 10 minutos antes del taxeo.
- 9,032 Cómo debe de ser definida la ruta de vuelo en un plan de vuelo I.F.R.?
X 1 Una ruta simplificada vía aerovías o rutas Jet con transiciones
2 Una ruta vía aerovías o rutas Jet con VORs y fijos utilizados
3 Una ruta vía aerovías o rutas Jet con solamente los puntos de reporte obligatorios
- 9,034 Cuál es el propósito primario de la STAR?
1 Suministrar separación entre el tráfico VFR y el IFR.
X 2 Simplificar la autorización de procedimientos de distribución.
3 Disminuir la congestión de tráfico en ciertos aeropuertos.
- 9,035 Cuándo emite el ATC un STAR?
X 1 Solo cuando el ATC lo pueda considerar apropiado.
2 Solo en vuelos de alta prioridad.
3 Solo cuando lo requiera el piloto.
- 9,036 Qué acción(es) podrá el piloto tomar si es vectoreado atravez del curso final de apoximación durante una aproximación IFR?
1 Continuar hasta el último rumbo indicado hasta que se le indique de otra manera.
X 2 Contactar con control aproximación y notificar que el vuelo esta cruzando el curso final de aproximación.
3 Virar hacía el final y reporte a ciegas que el vuelo a procedido a final.

- 9,037 Mientras empiezan los vectores para el curso de aproximación final de una aproximación IFR ,cuándo podrá el piloto descender hacia altitudes publicadas?
- 1 En cualquier momento del vuelo sobre una pierna publicada de una carta de aproximación.
 - 2 Cuando el vuelo está dentro del anillo de 10 millas de una aproximación publicada.
 - X 3** Sólo cuando el control de aproximación autorice el vuelo para la aproximación.
- 9,038 Cuándo se termina el servicio de radar mientras es vectoreado para una aproximación IFR en un aeropuerto no controlado?
- X 1** Solo al aterrizaje o cuando sea avisado a cambiar a la frecuencia de información.
 - 2 Cuando es alineado sobre el curso de aproximación final.
 - 3 Cuando está autorizado para la aproximación.
- 9,042 Bajo qué situaciones están integrados los helicópteros grandes y rápidos con aeronaves de ala fija?
- X 1** Vuelos IFR, rutas de evasión de ruido, y uso de las pistas o calles de taxeo.
 - 2 Uso de calles de rodaje, secuencias para aterrizar y despegar y uso de iguales circuitos de transito.
 - 3 Uso de calles de rodaje, secuencias para despegar y aterrizar y uso de iguales rampas de carga.
- 9,044Cuál acción se espera de una aeronave al aterrizar en un aeropuerto controlado?
- 1 Continúa taxeo en dirección de aterrizaje hasta ser notificado por la frecuencia de torre de control.
 - X 2** Sálgase de la pista por la calle de rodaje más cercana y apropiada y manténgase en frecuencia de torre hasta recibir instrucciones diferentes.
 - 3 Sálgase de la pista por la calle de rodaje más cercana y apropiada y cambie a frecuencia de la torre de control cuando cruza las líneas de espera de la calle de rodaje.
- 9,045Cuál es la responsabilidad del piloto para la autorización o retroalimentación de la instrucción?
- X 1** Excepto para SIDs, repetir las asignaciones de altitud, restricciones de altitud, y vectores
 - 2 Si la autorización o instrucción es entendida, un recibido es suficiente.
 - 3 Repetir la autorización entera o instrucción para confirmar que el mensaje es entendido.
- 9,051Cuál es el código de secuestro?
- 1 7200
 - X 2** 7500
 - 3 7777
- 9,052Cuál rango de códigos podrá un piloto evitar pasar directo cuando los códigos del respondedor están cambiados?
- 1 0000 directo a 1000.
 - 2 Series 7200 y 7500
 - X 3** Series 7500,7600 y 7700.
- 9,053 Para asegurarse el manejo expedito de un vuelo ambulancia civil, la palabra (SALVAVIDAS)debe ser anotado en que sección del plan de vuelo?
- 1 Tipo de aeronave / bloque de equipo especial.
 - 2 Cuadro de nombre del piloto y dirección.
 - X 3** Cuadro de observación.
- 9,055 Cómo deberá un piloto describir la acción de frenado?
- 1 00%, 50%, 75% o 100%.
 - 2 CERO-CERO, CINCUENTA-CINCUENTA o NORMAL.
 - X 3** NADA, POBRE, JUSTO, o BUENO

- 9,056Cuál 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.
 - 2 Taxear dentro de la posición y espera antes de requerir autorización.
 - 3 Encender motores, chequeo de rendimiento predespegue y requerimiento de autorización antes de salir del área de parqueo.
- 9,057 Qué consideración especial es dada a una aeronave de turbina cuando el procedimiento de (ESPERA EN PUENTE) entra en efecto ?
- 1 Ellos dan preferencia para salir sobre otras aeronaves.
 - ☒ 2 Ellos esperan que este listo para despegar cuando ellos alcanzan la pista o el área de calentamiento.
 - 3 Ellos esperan que este listo para despegar antes del taxeo.
- 9,058 Qué lugar en el motor de un Turbo Jet está sujeto a altas temperaturas?
- 1 Escape del compresor
 - 2 Boquillas pulverizadoras de combustible
 - ☒ 3 Entrada de la turbina
- 9,059 Qué efecto tendría un cambio en la temperatura ambiente o densidad del aire, sobre el rendimiento de un motor de turbina de gas?
- 1 La densidad del aire disminuye, el empuje aumenta.
 - 2 La temperatura aumenta, el empuje aumenta.
 - ☒ 3 La temperatura aumenta, el empuje disminuye.
- 9,060 La restricción más importante para la operación de una máquina turbojet o turboprop es:
- 1 Velocidad limitante del compresor
 - ☒ 2 Limitante de temperaturas de gases de escape
 - 3 Torque limitante
- 9,061 Si la presión del aire exterior disminuye, la acción del empuje:
- 1 Aumentará debido a una mayor eficiencia de aeronaves jet en aire liviano.
 - 2 Permanecerá igual debido a que la compresión en la entrada de aire compensará cualquier disminución en la presión del aire.
 - ☒ 3 Disminuirá debido a una altitud densidad mayor
- 9,062 Qué efecto tendrá un aumento en la altitud sobre la potencia axial equivalente disponible (ESHP) de una máquina turboprop?
- ☒ 1 Baja densidad del aire y el flujo de la masa del motor podría causar una disminución de potencia.
 - 2 Alta eficiencia en la hélice puede causar un aumento en una potencia útil (ESPH) y empuje.
 - 3 La potencia se podría mantener igual pero la eficiencia de la hélice podría disminuir.
- 9,063 Qué efecto, si existe,tiene una alta temperatura ambiente sobre la potencia de empuje de un motor de turbina.
- ☒ 1 El empuje podría ser reducido en la densidad del aire.
 - 2 El empuje podría mantenerse igual, pero la temperatura de la turbina podría ser alta.
 - 3 El empuje podría ser alto porque mas energía caliente es extraída desde el aire caliente.
- 9,064 Qué caracteriza a un STALL transitorio de compresor?
- 1 Fuerte, rugido constante acompañado por fuerte vibración.
 - 2 La pérdida súbita de empuje acompañado por un fuerte chillido.
 - ☒ 3 DETONACION intermitente con contraexplosiones y que causan retroceso de flujo del compresor.

- 9,065 Qué indica que se ha desarrollado una pérdida del compresor y a la vez se ha vuelto uniforme?
X 1 Fuerte vibraciones y un fuerte chillido.
2 Fuertes ruidos ocasionales e inversion de flujo.
3 Pérdida completa del poder con una severa reducción en la velocidad.
- 9,066 Cuál tipo de stall del compresor tiene el máximo potencial para causar daños severos en los motores?
1 Stall con contraexplosiones intermitentes
2 Stall con contraexplosiones transitorios
X 3 Stall reversible de flujo continuo, uniforme
- 9,067 Como podría recuperarse apropiadamente en el caso de una entrada en pérdida del compresor?
X 1 Reducir el flujo de combustible, reducir el angulo de ataque y aumentar la velocidad.
2 Aumentar el flujo de combustible, reducir velocidad y aumentar el angulo de ataque.
3 Reducir el flujo de combustible, bajar el ángulo de ataque y reducir velocidad.
- 9,068 Bajo condiciones normales de operación, qué combinación de MAP y RPM producen el mayor desgaste severo, fatiga y mayor daño a motores recíprocos de alto rendimiento?
X 1 Alto RPM y bajo MAP.
2 Bajo RPM y alto MAP.
3 Alto RPM y alto MAP.
- 9,069 Qué efecto tiene una alta humedad relativa en un levantamiento del máximo poder de empuje de una aeronave moderna?
1 Ni un turbojet, ni una aeronave recíproca puede ser afectada.
X 2 Motores recíprocos podrían experimentar una pérdida significativa de BHP.
3 Motores turbojet podrían experimentar una pérdida significativa de empuje.
- 9,070 El equivalente al eje de potencia (ESPH) de una máquina turboprop es una medida de:
1 Temperatura de la entrada de la turbina.
X 2 Eje de potencia y jet a reacción.
3 Solo empuje de hélice.
- 9,071 El consumo mínimo específico de combustible de una maquina turboprop es normalmente disponible en cual rango de altitud?
1 10,000 pies a 25,000 pies.
X 2 25,000 pies hasta la tropopausa.
3 De la tropopausa hasta 45,000 pies.
- 9,072 Cuál es la altitud crítica de un motor recíproco turbocargado?
X 1 La mayor altitud a la que una presión deseada de múltiple puede obtenerse.
2 La mayor altitud donde la mezcla puede empobrescerse a la mejor relación de potencia.
3 La altitud a la que el máximo BMEP permitido puede obtenerse.
- 9,073 Qué se controla en la válvula de descarga de una máquina turbo-cargada-recíproca?
1 Relación de engranajes supercargados
X 2 Descarga de gases de escape
3 Acelerador de combustible abierto
- 9,074 Cómo deben ser aplicados los reversibles para reducir la distancia de aterrizaje para una aeronave turbojet?
X 1 Inmediatamente despues del contacto de tierra.

- 2 Inmediatamente antes de la toma de contacto.
 - 3 Despues de aplicar el máximo frenado de ruedas.
- 9,077 Mediante cuál método se obtiene el máximo régimen de rendimiento de una aeronave turbojet conforme su peso se reduce?
- 1 Aumentando la velocidad o altitud.
 - X** 2 Aumentando la altitud o disminuyendo la velocidad.
 - 3 Aumentando la velocidad o disminuyendo la altitud.
- 9,078 Cuál procedimiento produce el mínimo consumo de combustible para una pierna dada en un vuelo crucero?
- X** 1 Aumenta la velocidad para un viento de frente.
 - 2 Aumenta la velocidad para un viento en cola.
 - 3 Aumenta la velocidad para un viento de frente, y disminuye la altitud para viento en cola.
- 9,079 Cómo debe de ser usado el reversible de las hélices durante el aterrizaje para una máxima efectividad en la parada?
- 1 Aumentar gradualmente la potencia del reversible hasta el máximo, para disminuir la velocidad de rodaje.
 - X** 2 Usar máximo reversible tan pronto sea posible despues de la toma de contacto.
 - 3 Seleccionar el paro de reversible despues del aterrizaje y usar potencia minimas ajustadas alos motores.
- 9,084 Bajo cuál condición durante el rodaje de aterrizaje, tiene el freno de rueda principal la máxima efectividad?
- X** 1 Cuando el levantamiento de las alas es reducido.
 - 2 A altas velocidades absolutas
 - 3 Cuando las ruedas son aseguradas y derrapando.
- 9,085 Cual condición tiene el efecto de reducir la velocidad crítica de falla del motor?
- X** 1 Agua nieve en la pista o antiskid inoperativo.
 - 2 Bajo peso bruto.
 - 3 Altitud densidad alta.
- 9,086 Qué son NOTAMs FDC?
- 1 Condiciones de facilidad en ruta puede causar retrasos
 - 2 Información aeronautica de tiempo crítico de naturaleza temporal desde centros distantes.
 - X** 3 Enmiendas regulatorias publicadas para el AIP y cartas no disponibles todavía, en cartas publicadas normalmente.
- 9,087 Qué tipo de información es diseminada en el NOTAM(D)s?
- X** 1 Estado de las ayudas de navegación, ILS, servicios de radar disponible y otra información esencial para planeamiento.
 - 2 Aeropuertos o pistas principales cerradas, pistas y condiciones de calles de rodaje y luces de pista inoperativas.
 - 3 Restricciones de vuelo temporales, cambio en la posición de ayudas de navegación y actualizaciones en el equipo tales como: el VASI.
- 9,088 Los NOTAM (L) son usados para diseminar qué tipo de información?
- 1 Condiciones de facilidad en ruta que pueden causar retrasos.
 - X** 2 Calles de rodaje cerradas, personal y equipo cerca o cruzando las pistas, ayudas luminosas del aeropuerto que no afectan el criterio de aproximación por instrumentos y faros rotativos fuera de

servicio.

- 3 Información crítica del tiempo de naturaleza permanente que todavía no esta disponible en cartas normalmente publicadas.
- 9,089 Cuán a menudo se transmiten los NOTAMs itinerados a los pilotos?
- 1 15 minutos antes y 15 minutos después de la hora.
 - 2 Entre los informes del tiempo cada hora.
 - X 3** Cada hora, añadido al informe del tiempo.
- 9,090 Si la aproximación visual se pierde mientras circula para aterrizar en una aproximación por instrumentos, qué acción(es) puede tomar el piloto?
- X 1** Hacer un viraje ascendente hacia la pista de aterrizaje hasta establecerse sobre el curso de aproximación fallida.
 - 2 Virar hacia la pista de aterrizaje manteniendo el MDA, y si no se recupera la referencia visual, realice la aproximación fallida.
 - 3 Efectuar un viraje ascendente hacia el VOR/NDB, y requerir futuras instrucciones.
- 9,091Cuál es la diferencia entre una aproximación visual a una de contacto?
- 1 Una aproximación visual es una autorización IFR mientras la aproximación por contacto es una autorización VFR.
 - X 2** Una aproximación visual es iniciada por el ATC mientras la aproximación por contacto es iniciada por el piloto.
 - 3 Ambos son iguales pero clasificados de acuerdo a la parte que inicia la aproximación.
- 9,092 Excepto durante una emergencia, cuándo puede un piloto esperar prioridad de aterrizaje?
- 1 Cuando es autorizado para una aproximación I.F.R.
 - 2 Cuando se pilotea una aeronave pesada y grande
 - X 3** El que primero arrive, primero aterriza
- 9,094 Cuando sea necesario ajustar la velocidad para mantener separación, qué velocidad mínima puede el ATC requerirle a una aeronave de turbina operando por debajo de los 10,000 pies?
- 1 200 NUDOS.
 - X 2** 210 NUDOS.
 - 3 250 NUDOS.
- 9,095 Cuando sea necesario ajustar la velocidad para mantener separación, qué velocidad mínima puede el ATC requerirle a una aeronave de turbina saliendo de un aeropuerto?
- 1 188 nudos
 - 2 210 nudos.
 - X 3** 230 nudos
- 9,096 Si el ATC requiere un ajuste de velocidad que no está dentro de los límites de operación de la aeronave, qué acción debe de tomar el piloto?
- 1 Mantener una velocidad dentro del limite operacional lo más cerca posible de la velocidad requerida.
 - 2 Intentar usar la velocidad requerida tanto como sea posible, después solicitar una velocidad razonable al ATC.
 - X 3** Informar al ATC de la velocidad que será usada.
- 9,099 Cuando se está ajustando el altímetro, los pilotos deberían de ignorar:
- X 1** Efectos de presiones y temperaturas atmosféricas no estándar
 - 2 Correcciones por sistemas de presión estáticas

3 Correcciones por error de instrumentos

- 9,106 Hipoxia es el resultado de cuáles de las siguientes condiciones:
- ☒ 1 Insuficiente oxígeno llegando al cerebro.
 - 2 Dióxido de carbono excesivo en la corriente sanguínea.
 - 3 Oxígeno limitado alcanzando los músculos del corazón.
- 9,111Cuál es el efecto del consumo de alcohol sobre las funciones del cuerpo?
- ☒ 1 El alcohol tiene efectos adversos, especialmente al aumentar la altitud.
 - 2 Pequeñas cantidades de alcohol dentro del cuerpo humano aumentan la capacidad de juicio y toma de decisiones.
 - 3 El alcohol tiene pequeños efectos si es seguido en iguales cantidades de cafe negro.
- 9,112 Un piloto está más sujeto a una desorientación espacial cuando:
- 1 Está ignorando o superando las sensaciones de musculos e oído interno.
 - 2 Los ojos son movidos a veces en el proceso de chequeo cruzado del vuelo instrumental.
 - ☒ 3 Las sensaciones corporales son usadas para interpretar las actitudes de vuelo.
- 9,113Cuál procedimiento es recomendado para prevenir o superar la desorientación espacial?
- 1 Reducir el movimiento de cabeza y ojos lo más posible.
 - 2 Confiar en la sensación kinestética.
 - ☒ 3 Confiar enteramente en las indicaciones de los instrumentos de vuelo.
- 9,126Cuál condición de viento prolonga los riesgos de la turbulencia de estela en una pista de aterrizaje para el período de tiempo más largo?
- 1 Viento de cola directo
 - ☒ 2 Viento de cola ligero segmentado
 - 3 Viento de frente ligero segmentado
- 9,128Cuál es la acción apropiada cuando se encuentra con la primera ola de turbulencia reportada de aire claro (CAT)?
- 1 Extienda los flaps para disminuir la carga del ala.
 - 2 Extienda el tren para tener más arrastre y aumentar la estabilidad.
 - ☒ 3 Ajustar la velocidad recomendada para una condición de velocidad de aire turbulento.
- 9,129 Si una turbulencia severa es encontrada, cuál procedimiento es el recomendado?
- 1 Mantener una altitud constante.
 - ☒ 2 Mantener una actitud constante.
 - 3 Mantener una velocidad y altitud constante.
- 9,134Qué condición ocasionaría inicialmente que la velocidad indicada y cabeceo(pitch) aumentaran y el régimen de descenso disminuyera?
- 1 Una súbita disminución en un componente de viento de frente.
 - 2 Un viento de cola que repentinamente aumenta en velocidad.
 - ☒ 3 Un aumento de repente en la componente de viento de frente.
- 9,135Cuáles indicaciones iniciales en la cabina de mando, debe un piloto tener presentes, cuando un viento de cola constante se corta hacia viento calmo?
- 1 La altitud aumenta; la inclinación y la velocidad indicada disminuyen.
 - 2 La altitud, la inclinación y la velocidad indicada disminuyen.
 - ☒ 3 La altitud, la inclinación, y la velocidad indicada aumentan.

- 9,137 Qué condición de wind shear resulta en una pérdida de velocidad?
- 1 Disminución del viento de frente o viento de cola
 - X 2** Disminución del viento de frente y aumento del viento de cola
 - 3 Aumento del viento de frente y disminución del viento de cola.
- 9,138 Qué condición de wind-shear resulta en un aumento en la velocidad?
- 1 Aumentando el viento de cola y disminuyendo el viento de frente.
 - 2 Aumentando el viento de cola y el viento de frente.
 - X 3** Disminuyendo el viento de cola y aumentando el viento de frente.
- 9,139Cuál es una definición de cortante de viento severa?
- 1 Cualquier cambio rápido de wind shear horizontal en exceso de 25 nudos; excepto la cortante vertical
 - X 2** Cualquier cambio rápido en la velocidad o dirección del viento que ocasione cambios de la velocidad mayores de 15 nudos o cambios en la velocidad vertical mayores de 500 pies /min.
 - 3 Cualquier cambio de velocidad mayor a 20 nudos que se mantiene para más de 20 segundos o un cambio de velocidad vertical en exceso de 100 pies/min.
- 9,145 (Refiérase a la figura 144) Si se implica en un encuentro con un microburst, en qué posiciones de la aeronave ocurrirán las corrientes descendentes más severas?
- 1 4 y 5.
 - 2 2 y 3.
 - X 3** 3 y 4.
- 9,160 Dónde está ubicada usualmente una baja térmica?
- 1 Sobre la región ártica
 - 2 Sobre el ojo de un huracán
 - X 3** Sobre la superficie de una región seca y asoleada
- 9,166 Qué es una característica importante de la cortante de viento (windshear)?
- 1 Esta se asocia primariamente con los vórtices laterales generados por tormentas.
 - 2 Esta usualmente existe únicamente en los alrededores de las tormentas, pero puede encontrarse cerca una inversión de temperatura fuerte.
 - X 3** Esta puede asociarse ya sea con variaciones en el viento o una gradiente de velocidad del viento a cualquier nivel en la atmósfera.
- 9,173 Si la temperatura ambiente es más fría que la estándar a FL310, cuál sería la relación entre la altitud verdadera y la altitud presión?
- 1 Ambas son iguales, 31,000 pies
 - X 2** La altitud verdadera es menor que 31,000 pies
 - 3 La altitud presión es menor que la altitud verdadera
- 9,174Cuál presión se define como presión de estación?
- 1 Ajuste altimétrico
 - X 2** Presión actual a la elevación del campo
 - 3 Presión barométrica de estación reducida al nivel del mar
- 9,176 En qué localización tiene la fuerza de Coriolis el menor efecto en la dirección del viento?
- 1 En los polos
 - 2 Latitudes medias (30 grados a 60 grados)

X 3 En el Ecuador

- 9,196 Qué fenómeno meteorológico señala el comienzo de la etapa de madurez de una tormenta?
- 1 La aparición del tope del yunque
 - X 2 El inicio de lluvia en la superficie**
 - 3 El régimen de crecimiento de las nubes está en su máximo.
- 9,198Cuál fenómeno es normalmente asociado con la etapa de un cúmulo de una tormenta?
- 1 Inicio de lluvia en la superficie
 - 2 Relámpagos frecuentes
 - X 3 Corrientes ascendentes continuas**
- 9,200 Dónde es más frecuente que se desarrollen las líneas de turbonada?
- 1 En un frente ocluido
 - X 2 Delante de un frente frío**
 - 3 Detrás de un frente estacionario
- 9,201 Dónde se puede encontrar la zona de máximo riesgo causado por el windshear asociado con una tormenta?
- 1 En frente de la célula de una tormenta (el lado del yunque) y por el lado suroeste de la célula.
 - 2 Delante de nubes rollo o frente de ráfagas y directamente debajo de la nube yunque.
 - X 3 A los lados y directamente bajo la célula de la tormenta.**
- 9,206 Cuando la niebla de advección se ha desarrollado, qué tenderá a disipar o levantar la niebla hasta formar nubes bajas en forma de estratos?
- 1 Inversión de temperatura
 - X 2 Viento más fuerte de 15 nudos**
 - 3 Radiación de superficie
- 9,220 En comparación a una aproximación en un viento de frente moderado, cuál es una indicación posible de un wind shear debido a una disminución del viento de frente cuando se desciende en la senda de planeo?
- 1 Se requiere menor potencia.
 - X 2 Se requiere una mayor actitud de cabeceo**
 - 3 Se requiere un menor régimen de descenso
- 9,235 La turbulencia encontrada por arriba de 15,000 pies AGL, no asociada con la formación de nubes, debería ser reportada como:
- 1 Turbulencia convectiva
 - 2 Turbulencia a altas altitudes
 - X 3 Turbulencia de aire claro**
- 9,241 A dónde está localizada normalmente la corriente de chorro?
- 1 En áreas de sistemas de muy baja presión en la estratosfera.
 - X 2 En la tropopausa donde las gradientes de temperatura intensificada están localizadas.**
 - 3 En una banda única continua, circulando la tierra, donde existe un cambio entre la tropopausa ecuatorial y polar.
- 9,242Cuál medida es reportada como visibilidad de pista?
- 1 La visibilidad reportada por un observador en tierra desde la torre de control del aeropuerto
 - 2 La visibilidad al alcance de inclinación en el área de aterrizaje de la pista activa

- X 3** La distancia a lo largo de la pista en donde un piloto puede ver objetos no iluminados
- 9,274 METAR KMAF 131756Z02020KT 12SM BKN025OVC250 27/18 A3009 RMK RAE44
Cuál condición meteorológica es indicada por este reporte METAR en Midland (KMAF)?
- X 1** Lluvia de intensidad desconocida terminó 16 minutos antes de la hora
2 El techo estuvo a 25,000 pies MSL
3 El viento fue de 020 grados magnéticos a 20 nudos
- 9,276 (Refiérase a la figura 146). De cuánto fue el techo en Walnut Ridge (KARG)?
- X 1** 1,000 pies AGL
2 2,400 pies AGL
3 1,000 pies MSL
- 9,277 METAR KHRO 131753Z 09007KT 7SM FEW020 BKN040 30/27 A3001.SPECI KHRO 131815Z
13017G26KT 3SM+TSRA SCT020 BKN045TCU 29/24 A2983 RMKRAB 12 WS TKO LDG RW14R
FRQ LTGICCG VC.
Qué cambio se ha llevado a cabo entre 1753 y 1815 UTC en Harrison (KHRO)?
- X 2** Tormenta lluviosa empezó a los 12 minutos después de la hora
3 La visibilidad se redujo a condiciones IFR
- 9,287 (Refiérase a la figura 149) Qué dirección de viento aproximado, velocidad y temperatura (relativo a ISA) es esperado para un vuelo sobre OKC a FL 370?
- X 2** 260 grados verdadero; 27 nudos; ISA + 6 grados C.
3 260 grados magnético; 27 nudos; ISA + 10 grados C.
- 9,293 (Refiérase a la figura 149)Qué temperatura se pronostica en ATL para el nivel de 3,000 pies?
- X 3** No se reporta
1 +6 grados C
2 +6 grados F
- 9,320Cuál símbolo de velocidad indica la máxima velocidad límite de operación para una aeronave?
- X 2** Vmo/Mmo.
3 Vlo/Mlo.
1 VLE
- 9,321Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de crucero de diseño?
- X 1** Vc.
2 Vs.
3 Vma.
- 9,322Cuál es el símbolo correcto para una velocidad mínima en vuelo uniforme o velocidad de pérdida en una configuración de aterrizaje?
- X 3** Vso.
1 Vs.
2 Vs1.
- 9,323Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de pérdida o la velocidad mínima en vuelo uniforme en la cual la aeronave es controlable?
- 1** Vso.

- X 2** Vs.
3 Vs1.
- 9,327 Cual es el área identificada con el término (STOPWAY)?
1 Un área, o al menos un ancho igual de la pista.
X 2 Un área designada para usar en una desaceleración en un despegue abortado.
3 Un área, no es el ancho de la pista, capacitada para soportar una aeronave durante un despegue normal.
- 9,355 Qué requerimiento operacional debe observar un operador comercial cuando efectúe un vuelo ferry a una aeronave grande operada con tres motores turbojet desde una estación de reparación a otra para reparar el motor inoperativo?
1 La distancia calculada de despegue para alcanzar V1 no debe exceder el 70 % de la longitud efectiva de pista de aterrizaje.
2 El pronóstico de tiempo existente para la salida, en ruta, y la aproximación debe ser VFR.
X 3 Nada de pasajeros pueden llevarse
- 9,358 Un operador comercial planea un vuelo ferry largo, con una aeronave de pistón de cuatro motores desde una facilidad a otra para reparar un motor inoperativo, ¿Cuál es el requerimiento operacional para un vuelo con 3 motores?
1 El peso bruto de despegue no puede exeder el 75% de el máximo peso bruto certificado.
X 2 Las condiciones del tiempo para el despegue y aeropuerto de destino debe de ser VFR.
3 La distancia calculada de despegue para alcanzar V1 no debe de exeder el 70% del largo de la pista.
- 9,359 Cuál requerimiento operacional debe ser observado cuando una aeronave de linea aérea va en vuelo ferry, con una de sus turbinas inoperativas?
X 1 La condición del tiempo al despegue y en el aeropuerto e destino debe de ser VFR.
2 El vuelo no debe ser efectuado entre la salida y puesta del sol oficialmente.
3 Las condiciones del tiempo deben de exeder los mínimos VFR basicos para la ruta completa, incluyendo el despegue y aterrizaje.
- 9,360 Cuál requerimiento operacional debe de ser observado, en un vuelo ferry largo, con una aeronave de turbina con una máquina inoperativa?
X 1 La condición del tiempo al despegue y el aeropuerto de destino debe de ser VFR.
2 Las condiciones del tiempo deben de sobrepasar el mínimo VFR básico para la ruta completa, incluyendo el despegue y el aterrizaje.
3 El vuelo no puede efectuarse entre la salida y puesta del sol oficial.
- 9,361 Cuando una aeronave de turbina debe de ser ferreada hacia otra base para reparar una máquina inoperativa, cuál requerimiento operacional debe ser observado ?
X 1 Solo los miembros de la tripulación requerida deben de estar abordo de la aeronave.
2 El pronóstico de tiempo existente para la salida, en ruta y aproximación deben de ser VFR.
3 Sin pasajeros, excepto el personal de mantenimiento autorizado puede ser llevado.
- 9,369 Si está siendo vectoreado por radar hacia el curso de aproximación final de una aproximación por instrumentos publicada que especifica NO PT, el piloto debería:
1 Notificar al ATC que el viraje de procedimiento no va a ser ejecutado.
X 2 No ejecutar el viraje de procedimiento al menos específicamente autorizado para hacerlo bajo el ATC.
3 Ejecutar el patrón de espera tipo viraje de procedimiento .
- 9,370 Cuando los mínimos de despegue no se han prescrito para un aeropuerto civil , cuáles son los mínimos de despegue bajo IFR para una aeronave de 3 motores?

- 1 1 MILLA TERRESTRE.
 - X** 2 1/2 MILLA TERRESTRE.
 - 3 300 PIES Y 1/2 MILLAS TERRESTRES.
- 9,377 Qué chequeo e inspección se debe de haber realizado a los instrumentos de vuelo o a los sistemas de los instrumentos antes de que una aeronave pueda volar bajo condiciones I.F.R.?
- X** 1 Al VOR dentro de 30 días y a los sistemas del altímetro y al transponder dentro de los 24 meses calendario.
 - 2 Prueba al E.L.T. dentro de 30 días, sistemas del altímetro dentro de los 12 meses calendario, y el transponder dentro de los 24 meses calendario.
 - 3 Al indicador de velocidad dentro de los 24 meses calendario, sistemas del altímetro dentro de los 24 meses calendario y el transponder dentro de los 12 meses calendario.
- 9,382 Asumiendo que todos los componentes del ILS están operando y las referencias visuales requeridas no son adquiridas, la aproximación fallida deberá ser iniciada:
- X** 1 Llegando al DH sobre la senda de planeo.
 - 2 Llegando al punto de descenso visual.
 - 3 A la expiración del tiempo publicado en la carta de aproximación fallida.
- 9,383 Qué acción se debería tomar cuando el piloto es AUTORIZADO PARA APROXIMAR mientras empiezan el vectoreo de radar en una ruta no publicada?
- 1 Descender hacia la mínima altitud vector.
 - X** 2 Mantener la última altitud asignada hasta establecerse sobre un segmento de ruta publicada.
 - 3 Descender para la altitud fija de aproximación inicial.
- 9,385 Qué altitud es autorizada al piloto para volar cuando es autorizado para una aproximación ILS? El piloto:
- 1 Puede empezar a descender para la altitud de viraje de procedimiento.
 - X** 2 Debe de mantener la última altitud asignada hasta establecerse en una ruta publicada o segmento de la aproximación con altitudes publicadas.
 - 3 Puede descender desde la altitud asignada solo cuando esté establecido sobre el curso de aproximación final.
- 9,389 Qué altitud y ruta podrá ser usada si el piloto esta volando en condiciones de tiempo IFR y el radio de comunicación de 2 vías falla?
- X** 1 Continuar en la ruta especificada en la autorización y volar lo mas alto de lo siguiente: La ultima altitud asignada, la altitud que el ATC le informo al piloto para esperar o para el MEA.
 - 2 Desender al MEA y libre de nubes,mantener lo mas alto de la MEA a lo largo de la autorización en ruta.
 - 3 Volar la ruta mas directa para el destino, manteniendo la ultima altitud asignada o MEA, Cualquiera que sea mas alta.
- 9,391 Qué mínimo de visibilidad terrestre puede ser usado en vez del criterio de visibilidad prescrita del RVR 16 cuando ese valor de RVR no ha sido reportado?
- X** 1 1/4 S.M.
 - 2 3/4 S.M.
 - 3 3/8 S.M.
- 9,392 El criterio de visibilidad prescrita del RVR 32 para la pista de operación intentada no es reportada, cuál es la visibilidad mínima terrestre que puede ser usada en vez del valor del RVR?
- 1 3/8 S.M.

- X 2** 5/8 S.M.
3 3/4 S.M.
- 9,393 El criterio de visibilidad para un procedimiento de aproximación por instrumentos particular es RVR 40.
Cuál visibilidad mínima en tierra podría ser sustituida por el valor RVR?
1 5/8 SM
X 2 3/4 SM
3 7/8 SM
- 9,402Cuál acción debería el piloto tomar cuando una autorización es recibida del ATC si parece ser contrario a la regulación?
1 Leer la autorización totalmente de nuevo al controlador
X 2 Solicitar una aclaración del ATC.
3 No aceptar la autorización.
- 9,406 Si un punto de chequeo aéreo es usado para chequear el sistema VOR para operaciones IFR, el máximo error magnético permisible es:
X 1 Más o menos 6 grados
2 Más 6 grados o menos 4 grados
3 Más o menos 4 grados.
- 9,407 Una función de la lista del equipo mínimo(MEL) es para indicar los ítems requeridos los cuales:
1 Son requeridos para ser operativos para un vuelo de pasajeros sobre el agua.
2 Pueden ser inoperativos para un único vuelo ferry para una aeronave hacia una base de mantenimiento.
X 3 Pueden ser inoperativos antes de empezar el vuelo de una aeronave.
- 9,408 Cuándo se requiere el DME para un vuelo por instrumentos?
X 1 A 24,000 pies MSL o más si el equipo de navegación VOR es requerido
2 En áreas de servicio de radar en el terminal
3 Encima de 12,500 pies MSL
- 9,418Cuál es la máxima velocidad de espera para una aeronave turbojet civil en un aeropuerto civil a 15,000 pies MSL, a menos que sea requerida una mayor velocidad debido a turbulencia o hielo y el ATC es notificado ?
X 1 265 NUDOS
2 230 NUDOS
3 250 NUDOS
- 9,419Cuál velocidad de patrón de espera se podrá esperar para un aeropuerto de uso militar o civil/militar?
1 250 NUDOS
2 260 NUDOS
X 3 230 NUDOS
- 9,428 Cada piloto que se desvía de una autorización de ATC, en respuesta de una alerta del TCAS, es de esperar que:
1 Mantenga el curso y altitud resultado de la desviación, y tenga contacto radar del ATC
2 Solicite la autorización del ATC para la desviación.
X 3 Notifique al ATC de la desviación tan pronto sea posible.
- 9,438 Cuando está autorizado para ejecutar una maniobra de SIDE-STEP para un aterrizaje y aproximación

específica en la pista paralela, en qué punto se espera que el piloto comience esta maniobra?

- 1 En la altitud mínima publicada para una aproximación circular.
- X 2** Tan pronto sea posible después de que la pista o los alrededores de la pista estén a la vista.
- 3 En los mínimos del MDA del localizador y cuando tenga la pista a la vista.

9,439 Una instrucción de ATC:

- 1 Es igual a una autorización del ATC.
- X 2** Es una directiva usada por el ATC para el propósito de requerir que el piloto tome una acción específica proveyendo que la seguridad de la aeronave no esté en peligro.
- 3 Debe ser repetido por completo al controlador y confirmar antes de que empiece a ser efectivo.

9,549 (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?

- 1 Retornar y aterrizar inmediatamente al Aeropuerto de Chicago Midway.
- 2 Completar el viraje inicial asignado al sur de la radial 096 DPA, mantener 3000 pies o menos si es asignado. Después de 10 minutos de la salida, ascienda para FL190, directo para GIJ, y después ruta plan de vuelo.
- X 3** Completar el viraje inicial asignado dentro de las 4 millas DME de Midway y mantener 3000 pies o más bajo, si fue asignado. Después de 10 minutos de la salida, ascienda para FL190, directo a GIJ, y después ruta plan de vuelo.

9,550 (Refiérase a la figura 97)

En la vista de perfil del RNAV o GPS pista 32, aproximación a Buffalo Intl; entre CYUGA y el MAP aparece

lo

siguiente: <2 91°.

Qué es eso?

- 1 El cambio de actitud de cabeceo requerido en CYUGA, para asegurar la llegada a 1,200 pies y 1.5 millas al mismo tiempo.
- 2 La indicación de 2.91° debajo del nivel es recomendado en el indicador de actitud.
- X 3** Angulo de aproximación final para una trayectoria vertical computarizada.

9,553 (Refiérase al apéndice 3, figura 97).

Cuál de las siguientes definen la posición del RNAV MAP para Greater Buffalo Intl?

- X 1** 116.4 BUF 286.9°, -3.5 MN.
- 2 42° 56.44seg. Norte - 78° 38.48seg Oeste.
- 3 42° 56.26seg Norte - 78°43.57seg Oeste.

9,555 (Refiérase a las figuras 97A, 97B, 97C.)

El N60JB desea tener en lista de alterno a ROC para BUF. La pista activa de ROC que puede ser esperada es la pista 28. Qué

pronóstico de tiempo puede requerirse para Greater Rochester Intl., para el N60JB para lista de alterno?

- X 1** Aproximación de no precisión 800-2, Aproximación de precisión 800-2.
- 2 Aproximación de no precisión 800-2, aproximación de precisión 600-2.
- 3 Aproximación de no precisión 800-2 1/4, aproximación de precisión 600-2.

9,557 (Refiérase a las figuras 98, 99, 100, y 102)

Cuál es el total de combustible requerido desde DFW Intl hasta IAH?

- 1 1,555 libras
- X 2** 1,863 libras
- 3 1,941 libras

9,561 (Refiérase a las figuras 103, 104, 105, y 106)

Determine el ETE para el vuelo desde Tucson Intl hasta Los Angeles Intl.

- 1 2 horas 10 minutos
- X** 2 2 horas 15 minutos
- 3 2 horas 19 minutos

9,562 (Refiérase a la leyenda 43 y 43A).

En el plan de vuelo presentado para el N91JB, el block 13, indica que el BUR es alterno para LAX, la pista de LAX esta cerrada y se espera que permanecera cerrada por 2 horas cuando el N91JB arrive. El N91JB solicita 4,000 pies, torre de control en ruta (TEC), con vectores de radar para BUR. Si los vectores de radar no son disponibles, qué ruta puede ser esperada de LAX a BUR?

- 1 Directo SMO, VNY, BUR.
- X** 2 LAX, LAX316, SILEX.
- 3 Directo SMO, UR, SILEX BUR.

9,563 (Refiérase a las figuras 104 y 104A).

Si la comunicación se pierde poco después del despegue en la pista 11R a Tucson Intl. qué restricciones de altitud aplican en condiciones IMC?

- 1 Vuela un rumbo asignado por vectores para interceptar una transición apropiada, mantener 17,000 pies para GNB, después ascienda para la altitud asignada.
- X** 2 Vuela al rumbo asignado por vectores para interceptar la transición GILA BEND, ascienda a 17,000 pies o más bajo de la altitud asignada; ascienda a FL 220, 10 minutos posterior a la salida.
- 3 Volar el rumbo asignado para vectores para interceptar la transición GILA BEND, ascender 17,000 pies, 10 minutos después de la salida, asciende para FL220.

9,564 (Refiérase a las figuras 104 y 104A)

Cuál es el mínimo de despegue para la pista 11R de TUCSON Intl. que aplica para la N91JB?

- 1 1 SM
- 2 800/1
- X** 3 4,000/3

9,565 (Refiérase a la leyenda 43 y 43A y figura 103)

Las pistas de Los Angeles están cerradas y se espera que permanecerán cerradas por 2 horas cuando el N91JB arrive.

El N91JB solicita 4,000 pies la Torre de Control en Ruta con vectores de radar para BUR ¿Qué altitud puede el N91JB esperar basado en el tipo de aeronave?

- 1 4,000 pies
- X** 2 5,000 pies
- 3 6,000 pies.

9,569 (Refiérase a la figura 110 y 112).

Además del VOR y DME, qué otro equipo de aviónica es requerido que sea operacional, al despegue, para volar la aproximación a la Pista 32R VOR/DME en IAH?

- 1 Sistema de alerta de altitud.
- 2 Espera de recibir VOR y DME.
- X** 3 Equipo de transponder y comunicaciones VHF.

9,571 (Refiérase a las figuras 111 y 112).

50 de 55

ATP - Examen de Piloto Transporte Línea Aérea - Helicóptero

9-junio-2023

Cuáles luces de aproximación son disponibles para la pista 32R?

- ☒ 1 MALSR y RAIL.
- 2 HIRL.
- 3 TDZ y CL.

9,573 (Refiérase a la figura 112).

En qué punto debe de iniciarse la aproximación fallida en el VOR/DME pista 32R aproximando al IAH, si todavía está en condiciones IMC?

- 1 En cualquier momento después del FAF.
- 2 IAH 1.3 DME.
- ☒ 3 IAH 1 DME

9,578 (Refiérase a las figuras 107, 115, 116, 117, 118, y 118C) Cuál es el ETE a .78 Mach?

- ☒ 1 1 hora 08 minutos
- 2 1 hora 02 minutos
- 3 1 hora 05 minutos

9,585 (Refiérase a las figuras 115, 116, 117, 118, y 118C)

Cuál es el combustible total requerido a .82 Mach?

- 1 22,420 libras
- ☒ 2 22,284 libras
- 3 22,700 libras

9,587 (Refiérase a la figura 118C).

Cuál sistema de luces de aproximación o sistemas de iluminación de pista está disponible para el LOC BC 26L aproximación a Phoenix Sky Harbor Intl.?

- ☒ 1 HIRL y REIL.
- 2 MALSR y REIL.
- 3 SALS y ODALS.

9,588 (Refiérase a la pregunta 118A).

La elevación de la zona de contacto del localizador BC pista 26L aproximación a Phoenix Sky Harbor Intl. es:

- 1 1,132 pies
- ☒ 2 1,130 pies.
- 3 1,131 pies.

9,590 (Refiérase a la figura 118A).

A que HAT puede descender una aeronave categoría B si el piloto tiene identificado HADEN Intl. en el localizador BC pista 26L aproximación a Phoenix Sky Harbor Intl.?

- ☒ 1 510 pies.
- 2 667 pies.
- 3 670 pies.

9,594 Refiérase a las figuras 119, 120, 121, y 122

Cuál es el ETE desde BUF hasta ORD usando .80 Mach?

- 1 1 hora 01 minutos

- ☒ 2 1 hora 04 minutos
3 1 hora 08 minutos
- 9,596 (Refiérase a la figura 121).
En la aerovía J220 (BUF R-158)S.E. de Buffalo, el MAA es de 39,000 pies. Cuál es el MAA en J547 entre BUF y PMM?
1 60,000 PIES.
2 43,000 PIES.
☒ 3 45,000 PIES.
- 9,598 (Refiérase a las figuras 158, 159, 160, 160A, y 161) La cantidad de combustible requerida (en libras) que debe llevar el N711JB en STL, antes del taxeo, es:
1 5,933 libras
☒ 2 6,408 libras
3 6,641 libras
- 9,599 (Refiérase a la figura 161)
Para recibir la información DME desde la facilidad enmarcada (DME CHAN 22) en La Guardia requiere que:
1 N711JB sea equipado con un radio NAV UHF, el cual es sintonizado en el canal 22.
2 Un TACAN militar sea sintonizado en el canal 22
☒ 3 El radio NAV VHF sea sintonizado a la frecuencia ILS(108.5).
- 9,600 (Refiérase al apéndice 3, figura 161A).
El tiempo de la Guardia Intl. esta por debajo de los mínimos y control Nueva York otorga una autorización para el N711JB vía vectores de radar, para la intersección ASALT para la pista 13L?
1 12.3 MN.
☒ 2 12.4 MN.
3 13.3 MN.
- 9,601 (Refiérase a la figura 161A).
El tiempo de la Guardia Intl. está por debajo de los mínimos y control de New York le otorga una autorización para el N711JB, vía vectores de radar, para la intersección ASALT. Cuál es la altitud más baja que el control de aproximación podrá autorizar al N117JB para cruzar la intersección ASALT?
1 3,000 PIES.
2 2,500 PIES.
☒ 3 2,000 PIES.
- 9,602 (Refiérase a la figura 161A). Para aterrizar en RWY 31L en JFK, cuánta pista hay disponible?
☒ 1 11,248 pies
2 11,966 pies
3 14,572 pies
- 9,603 (Refiérase a la figura 161A).
Qué debe de estar operativo para que el N711JB ejecute el VOR RWY 13L/13R para una aproximación a JFK?
1 RADAR y DME.
2 LDIN y VOR.
☒ 3 Sistema de luces guía, VOR y RADAR

9,604 (Refiérase a la figura 161A).

La distancia desde Canassie(CRI) a la pista 13 R del JFK es:

- X 1 5.4 MN
- 2 6.3MN
- 3 7.3MN

9,613 (Refiérase a las figuras 168,169 y 169A).

Qué acción podría tomar el piloto si la comunicación es perdida después de salir de la pista 16 en PWK si está VMC?

- X 1 Continuar el vuelo bajo VMC y aterrizar tan pronto sea práctico.
- 2 Ascienda a 3,000 pies, 3 minutos después, vire directo para PMM y ascienda a FL190.
- 3 Empieze el viraje a la derecha dentro de 1 milla de la salida final de la pista, manténgase al este del ORD VOR/DME radial 345, mantener 3,000 pies, 3 minutos después de la salida, vire directo a PMM, y ascienda a FL190.

9,614 (Refiérase a la figura 169A).

El PIC de PTZ 270 podría usarse con 25° de banqueo durante el viraje después de la salida de la pista 16 de PWK. Cuál es la máxima TAS que la aeronave podrá mantener durante el viraje y mantener al este de el ORD VOR/DME Radial 345° bajo condiciones sin viento.?

- 1 160 nudos.
- X 2 162 nudos.
- 3 164 nudos.

9,617 (Refiérase a la figura 172A).

El diagrama del aeropuerto Greater Buffalo Intl. tiene un símbolo (parece un triángulo balanceado arriba de otro triángulo) localizado muy cerca del final de la pista 14 y 32. Qué es lo que ese símbolo indica?

- 1 Area de aterrizaje de helicópteros.
- 2 Despegues especiales y mínimos de aterrizaje aplicadas a las pistas 14 y 32.
- X 3 Reflectores de radar de pista.

9,619 (Refiérase a la figura 173A).

Durante la aproximación (ILS pista 10 en SYR) mientras se mantiene una indicación en la senda de planeo con una velocidad terrestre de 110 nudos, cuál es el régimen de descenso aproximado para PTZ70?

- 1 475 pies por minuto.
- X 2 585 pies por minuto.
- 3 690 pies por minuto.

9,620 (Refiérase a la figura 171).

La facilidad KANKAKEE que está localizada a 9 millas N.E. de Chicago Midway o 27 millas al S.S.E. de Northbrook(OBK) es un/una:

- 1 Un transmisor de radio aeronáutico (AIRINC).
- 2 Sistema Automático de Observación Meteorológica con frecuencia (AWOS AS0S).
- X 3 Servicio de vuelo, Servicio de Comunicaciones Remotas

9,623 (Refiérase a la figura 175).

4 aerovías (V298, V25, V448 Y V204) cerca de YKM tienen una serie de puntos que atraviesan la aerovía ¿Qué indican esos puntos?

- X 1 La aerovía penetra en un espacio aéreo prohibido y restringido.
- 2 Las 2 millas de cada lado de la aerovía, donde está sombreada y es área controlada de fuego.

- 3 La aerovía penetra un área de operación militar (MOA) y una autorización especial puede ser recibida desde el ATC.

9,624 (Refiérase a la figura 175).
Las cajas de NAVAID de NEZ PERCE , WALLA WALLA, PASCO y PULLMAN todas tienen un punto negro

con una T blanca dentro del punto ¿Qué es lo que indica esto?

- 1 La frecuencia del NAVAID es protegida para 12,000 pies y 25 M.N.
- 2 El observatorio nacional transmite una señal de tiempo en la frecuencia del VOR.
- X 3** Que la facilidad tiene un TWEB (Transcribed Weather Broadcast) en servicio en la frecuencia.

9,629 (Refiérase a la figura 182A).
La aeronave EAB90 es CAT B y recibe una autorización para volar al localizador de la pista 09 derecha, para circular; para aterrizar en la pista 27 derecha, el fijo Balón fue recibido. Cuáles son los mínimos?

- 1 540-1.
- X 2** 600-1.
- 3 680-1.

9,641 (Refiérase a la figura 186).
La caja del NAVAID de MORMON Mesa (MMM) tiene un cuadro negro en la parte superior de la esquina izquierda, ¿qué es lo que indica?

- X 1** Que es disponible información en vuelo acerca de condiciones meteorológicas peligrosas
- 2 Que el Observatorio Nacional transmite una señal de tiempo en la frecuencia VOR.
- 3 Que la facilidad tiene un TWEB(Transcribed Weather Broadcast).

9,642 (Refiérase a las figuras 190, 191, 192, 193, 193A, 194, 195, y 195A)

El tiempo en ruta estimado desde MSP hasta DEN para PIL 10 es:

- X 1** 1 hora 54 minutos
- 2 1 hora 57 minutos
- 3 2 horas 00 minutos

9,644 (Refiérase a la figura 192).
En la aerovía J10 entre OBH y LBF, el MAA es 41,000 pies. Cuál es el MAA en la J197 entre FSD y OBH?

- 1 43,000 PIES.
- X 2** 45,000 PIES.
- 3 60,000 PIES.

9,645 (Refiérase a las figuras 193,193A,194,195,195A,196 y 196A).
Mientras empieza a ser vectoreado por radar para el ILS /DME pista 35D, control de aproximación Denver dice: PIL10 a contacto con torre.

Cuál frecuencia podrá usar el PIL 10 para torre?

- 1 121.85
- 2 132.35
- X 3** 124.3

9,647 (Refiérase a las figuras 193,193A y 194).
Los puntos de entrada para el puente Noreste LANDER ONE y SAYGE ONE llega aproximadamente:

- 1 11 M.N. aparte
- X** 2 12 M.N. aparte
- 3 13 M.N. aparte.

9,648 (Refiérase a las figuras 195,195A,196 y 196A).

Cuando el PIL 10 se vuelve visual, a 3.8 millas náuticas del final de la pista 35R, si la aeronave está en la senda de planeo y en curso, qué deberá el piloto ver para un indicador de senda de planeo visual?

- 1 Dos luces blancas y dos luces rojas al lado izquierdo de la pista, en fila.
- 2 Una luz blanca y una roja al lado izquierdo o derecho de la pista en fila.
- X** 3 Dos luces rojas y dos blancas, en fila al lado derecho de la pista.

9,649 (Refiérase a las figuras 195,195A,196 y 196A).

Qué tipo de indicador visual de senda de planeo tienen todas las pistas de Denver Intl.?

- 1 PVASI.
- X** 2 PAPI.
- 3 APAP.

9,654 (Refiérase a la figura 198A).

El terreno mas alto mostrado en la sección de vista en planta de la aproximación del LOC-B para EAGLE

COUNTRY

REGIONAL es:

- 1 11,275 PIES.
- 2 11,573 PIES.
- X** 3 12,354 PIES.

9,701 La cortante de viento horizontal, crítica para turbulencia (moderada o mayor) a 150 millas es:

- 1 18 nudos o menos.
- X** 2 Mayor de 18 nudos.
- 3 No es un factor, solamente la cortante vertical es un factor.

9,708 Una turbonada es un incremento repentino de por lo menos 15 nudos en la velocidad de viento promedio hasta una velocidad sostenida de:

- 1 25 nudos o más durante 1 minuto mínimo
- 2 20 nudos o más durante 2 minutos mínimo
- X** 3 20 nudos o más durante 1 minuto mínimo

9,718 El VV001 en el siguiente METAR indica: METAR KFSM 131756Z AUTO 00000KT M1/4SM R25/0600V 1000 FT-RA FG

VV001 A2989 RMK AO2 VIS 3/4 RWY 19 CHINO RWY 19\$

- 1 Un observador reportó la visibilidad vertical en 100 pies
- X** 2 Un techo indefinido de 100 pies
- 3 Un valor de variabilidad de 100 pies