

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
001	¿Qué enunciado se relaciona con el principio de Bernoulli?	3	A: por cada acción hay una reacción igual y opuesta	B: se genera una fuerza ascendente adicional a medida que la superficie inferior del ala desvía el aire hacia abajo	C: el aire que viaja más rápido sobre la superficie superior curva de un perfil aerodinámico provoca una presión más baja en la superficie superior
002	El ala de un avión está diseñada para producir sustentación resultante de	2	A— presión de aire negativa debajo de la superficie de las alas y presión de aire positiva sobre la superficie de las alas	B— presión de aire positiva debajo de la superficie de las alas y presión de aire negativa sobre la superficie de las alas	C— un centro de presión más grande sobre la superficie de las alas y un centro de presión más bajo debajo de la superficie de las alas
003	Durante el vuelo con ángulo de ataque cero, la presión a lo largo de la superficie superior de un ala sería	2	A— igual a la presión atmosférica	B— menor que la presión atmosférica	C— mayor que la presión atmosférica

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
004	El ángulo de ataque de un ala controla directamente la	3	A – ángulo de incidencia del ala	B— cantidad de flujo de aire por encima y por debajo del ala	C— distribución de la presión positiva y negativa que actúa sobre el ala
005	Esa parte de la resistencia total de la aeronave creada por la producción de sustentación se llama	2	A— La resistencia inducida, no es afectada por los cambios de velocidad	B— La resistencia inducida, y se ve muy afectado por los cambios en la velocidad del aire	C— La resistencia del perfil varía inversamente al cuadrado de la velocidad aerodinámica.
006	A medida que aumenta la velocidad aerodinámica en vuelo nivelado, la resistencia total de una aeronave se vuelve mayor que la resistencia total producida a la velocidad máxima de sustentación / resistencia debido a la	3	A— aumento de la resistencia inducida	B— disminución de la resistencia inducida	C— aumento en la resistencia del parásito
007	La resistencia, o fricción de la piel, debida a la viscosidad del aire cuando pasa a lo largo de la superficie de un ala se llama	2	A- Form drag	B – profile drag	C— parasite drag

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
008	¿Qué relación es correcta al comparar la resistencia y la velocidad aerodinámica?	2	A: la resistencia inducida aumenta con el cuadrado de la velocidad aerodinámica	B: la resistencia inducida varía inversamente al cuadrado de la velocidad aerodinámica	C: la resistencia del perfil varía inversamente al cuadrado de la velocidad aerodinámica
009	(Consulte la Figura 20.) A la velocidad aerodinámica representada por el punto A, en vuelo estable, la aeronave	1	A— tener su relación máxima de sustentación/resistencia	B— tener su relación mínima de sustentación/resistencia	C— estar desarrollando su máximo coeficiente de sustentación
010	(Consulte la Figura 20.) A una velocidad aerodinámica representada por el punto B, en vuelo estable, el piloto puede esperar obtener los valores de la aeronave.	3	A— coeficiente máximo de sustentación	B -coeficiente mínimo de sustentación	C— rango máximo de planeo en viento calmo
011	La fuerza que imparte un cambio en la velocidad de una masa se llama	3	A— trabajo	B— poder	C— empuje

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
012	Si un aumento en la potencia tiende a hacer que el morro de un avión se eleve, esto es el resultado de:	1	A— línea de empuje por debajo del centro de gravedad	B— centro de elevación por delante del centro de gravedad	C— el centro de elevación y el centro de gravedad están colocados
013	¿Cómo puede un piloto aumentar la velocidad de giro y disminuir el radio al mismo tiempo?	2	A— reduzca el banqueo y aumente la velocidad	B— aumente el banqueo y disminuya la velocidad	C— aumente el banqueo y aumente la velocidad
014	A medida que aumenta el ángulo de inclinación, la componente vertical de la sustentación	2	A— aumenta y el régimen de hundimiento aumenta	B— disminuye y el régimen de hundimiento aumenta	C – aumenta y el régimen de hundimiento disminuye
015	¿Qué acción es necesaria para hacer alabeo una aeronave?	2	A— guiñada del avión	B— cambiar la dirección de la sustentación	C—Cambiar la dirección del empuje

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
016	Al considerar las fuerzas que actúan sobre un avión en vuelo recto y nivelado a velocidad constante, ¿qué afirmación es correcta?	1	A— El empuje es igual a la resistencia; la sustentación es igual al peso.	B— El empuje es igual a la resistencia; el peso es mayor que la sustentación.	C— El empuje es mayor que la resistencia; el peso es mayor que la sustentación.
017	Durante una subida constante, el régimen de ascenso depende de	1	A— exceso de poder	B-exceso de empuje	C— empuje disponible
018	Durante una subida constante, el ángulo de subida depende de	1	A— exceso de empuje	B— potencia disponible	C— empuje requerido
019	¿Qué enunciado es verdadero con respecto a las fuerzas que actúan sobre un avión en un ascenso en estado estable?	3	A— la suma de todas las fuerzas hacia adelante es mayor que la suma de todas las fuerzas hacia atrás	B— la suma de todas las fuerzas hacia arriba es mayor que la suma de todas las fuerzas hacia abajo	C— la suma de todas las fuerzas hacia arriba es igual a la suma de todas las fuerzas hacia abajo

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
020	¿Qué enunciado describe la relación de las fuerzas que actúan sobre una aeronave en un descenso a potencia y velocidad constante?	1	A--- empuje es igual a arrastre, sustentación es igual a peso	B— el empuje es igual a la resistencia, el peso es mayor que la sustentación	C— el empuje es mayor que la resistencia, el peso es mayor que la sustentación
021	si la nariz de la aeronave inicialmente tiende a moverse más lejos de su posición original después de presionar y soltar el control del elevador, la aeronave muestra	1	A— estabilidad estática negativa.	B— inestabilidad dinámica.	C— estabilidad estática positiva.
022	Si la nariz de la aeronave inicialmente tiende a volver a su posición original después de presionar y soltar el control del elevador, la aeronave muestra	1	A— estabilidad estática positiva.	B— estabilidad dinámica neutra.	C— estabilidad dinámica negativa.
023	El tipo de estabilidad más deseable que debe poseer una aeronave es	3	A— estabilidad estática neutra	B— estabilidad estática positiva	C— estabilidad dinámica positiva

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
024	(Consulte la Figura 17.) Un factor de carga positivo de 4 a 140 nudos haría que el avión	3	A— Stall	B— se fracture la estructura	C— estar sujeto a daño estructural
025	(Consulte la Figura 17.) ¿Qué factor de carga se crearía si se encontraran ráfagas positivas de 30 pies por segundo a 130 nudos?	2	A— 3.8	B— 3.0	C— 2.0
026	(Consulte la Figura 17.) La línea discontinua horizontal desde el punto C al punto E representa la	1	A— factor de carga límite positivo	B— rango normal de velocidad	C— máximo rango de velocidad estructural de crucero
027	(Consulte la Figura 17.) La velocidad indicada por el punto A es	2	A— velocidad de maniobra	B— velocidad normal de stall	C— máxima velocidad estructural de crucero

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
028	(Consulte la Figura 17.) La velocidad indicada por el punto C es	1	A— velocidad de maniobra	B— velocidad nunca exceder	C— máxima velocidad estructural de crucero
029	(Consulte la Figura 17.) La velocidad indicada por el punto E es	2	A— velocidad de maniobra	B— velocidad nunca exceder	C— máxima velocidad estructural de crucero
030	(Consulte la Figura 17.) La velocidad indicada por el punto D es	3	A— velocidad de maniobra	B— velocidad nunca exceder	C— máxima velocidad estructural de crucero
031	(Fig.18) Si, durante un viraje constante con un alabeo de 50 grados de banqueo, se impusiera un factor de carga de 1,5 a un avión que tiene una entrada en pérdida no acelerada de 60 nudos, ¿a qué velocidad entraría en pérdida el avión por primera vez?	2	A— 68 nudos.	B— 75 nudos.	C— 82 nudos.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
032	(Fig 18) un aumento del 70 por ciento en la velocidad de pérdida implicaría un ángulo de banqueo de?	2	A - 67 °.	B - 70 °.	C - 83 °.
033	(Consulte la Figura 18.) ¿Cuál es la velocidad de pérdida de un avión con un factor de carga de 2 si la velocidad de pérdida no acelerada es de 100 nudos?	3	A— 115 nudos.	B— 129 nudos.	C— 140 nudos.
034	(Consulte la Figura 18.) ¿Cuál es la velocidad de pérdida de un avión en un viraje de inclinación de 30 grados si la velocidad de pérdida de nivel es de 100 nudos?	3	A— 100 Kt	B— 102 Kt	C— 108 Kt
035	¿Qué característica de giro, no es una característica de giro en espiral?	1	A— Ala en perdida (stalled wing)	B— Alta tasa de rotación.	C— Rápida pérdida de altitud.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
036	El ángulo crítico de ataque en el que una aeronave entra en pérdida depende de:	2	A: peso	B— diseño del ala	C: velocidad y posición de la aeronave
037	¿Cuál forma del ala subsónica, provee el mejor coeficiente de sustentación?	2	A— Ala cónica.	B— Ala elíptica.	C— Ala rectangular.
038	¿En cual plano alar comienza la pérdida de sustentación en la punta del ala y continua hacia adentro, hacia la raíz del ala?	1	A— Ala de barrido (sweepback wing)	B— Ala rectangular.	C— Ala cónica moderada.
039	¿La relación de aspecto de un ala se define como la relación de la?	2	A— envergadura hasta la raíz del ala.	B— envergadura hasta la cuerda media.	C— cuadrado de la cuerda a la envergadura

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
040	Un ala rectangular, en comparación con otros diseños de ala, ¿tiene la tendencia a entrar en pérdida?	2	A— punta del ala que proporciona una advertencia de entrada en pérdida	B: la raíz del ala proporciona una advertencia de entrada en pérdida	C- punta del ala que proporciona una advertencia de entrada en pérdida
041	(Fig. 21) considere solo la relación de aspecto. qué avión generará la mayor resistencia?	2	A— 2.	B— 4.	C— 6.
042	(Fig. 21) ¿Qué avión tiene la relación de aspecto más baja?	1	A— 8.	B— 10.	C— 12.
043	(Fig. 21) qué aeronave generará la mayor sustentación?	1	A— 13.	B— 15.	C— 16.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
044	(Consulte la Figura 21.) ¿Qué avión tiene la relación de aspecto más alta?	3	A— 2	B— 4	C— 6
045	(Consulte la Figura 23) cual es el fowler flap?	3	A— 2.	B— 3.	C— 4.
046	(Consulte la Figura 23) cual es el slotted flap?	2	A— 1.	B— 3.	C— 4
047	Que tipo de flap crea el mayor cambio en la actitud de cabeceo del avión?	3	A. Plain	B— Split	C— Fowler.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
048	(Refiérase a la Figura 23.) ¿Cuál es el fowler flap?	3	A. 2	B - 3	C— 4
049	(Consulte la Figura 23.) ¿Cuál es el split flap?	1	A-- 2	B - 3.	C— 4
050	(Consulte la Figura 23.) ¿Cuál es el slotted flap?	2	A—1.	B- 3.	C— 4
051	¿Qué tipo de flap es caracterizado por incrementar el coeficiente de sustentación con mínimos cambios en la resistencia?	2	A— Split	B— Fowler	C- Slotted

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
052	¿Qué tipo de flap crea el menor cambio en el momento de cabeceo?	1	A— Split	B - Fowler	C - Slotted
053	¿Que experimenta una aeronave que sufre el efecto suelo?	2	A- Experimenta una disminución en la potencia requerida	B: experimenta una disminución en la estabilidad y cambios repentinos en la actitud nariz arriba	C: requiere un bajo ángulo de ataque para mantener el coeficiente de sustentacion
054	¿A qué altura sobre la superficie suele afectar un avión por el efecto suelo?	3	A— Tres a cuatro veces la envergadura del avión	B— dos veces la envergadura del avión sobre la superficie	C— menos de la mitad de la envergadura de la aeronave sobre la superficie
055	Si se mantiene el mismo ángulo de ataque en el efecto suelo que cuando está fuera del efecto suelo, la sustentación...	1	A— incrementa, la resistencia inducida disminuirá	B— disminuye y la resistencia parasita incrementa	C— disminuye y la resistencia parasita disminuirá

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
056	Es posible volar una aeronave a poca distancia del suelo a una velocidad aerodinámica ligeramente más lenta que la requerida para mantener un vuelo nivelado en altitudes más altas. Este es el resultado de	1	A: interferencia de la superficie del suelo con los patrones de flujo de aire alrededor de la aeronave en vuelo	B— un efecto amortiguador del aire que queda atrapado entre el suelo y el avión que desciende	C: interferencia del suelo con el sistema de presión estática que produce indicaciones falsas en el indicador de velocidad aerodinámica
057	El error de desviación de la brújula magnética es causado por	2	A— error girando al norte	B— ciertos metales y sistema eléctrico dentro de la aeronave	C: la diferencia entre el norte magnético y el norte verdadero
058	¿Qué enunciado es verdadero sobre la desviación magnética de una brújula?	2	A— la desviación es la misma para todas las aeronaves en la misma localidad	B— la desviación varía para diferentes rumbos de la misma aeronave	C— la desviación es diferente en un avión dado en diferentes localidades
059	En el hemisferio norte, una brújula magnética normalmente indicará un giro hacia el norte si	3	A— se ingresa un giro a la izquierda desde el rumbo oeste	B— una aeronave se desacelera mientras se dirige al este o al oeste	C— un avión se acelera mientras se dirige al este o al oeste

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
060	En el hemisferio norte, si una aeronave se acelera o desacelera, la brújula magnética normalmente indicará	3	A—un giro momentáneamente, con cambios en la velocidad aerodinámica en cualquier rumbo	B— un giro hacia el sur mientras acelera en dirección oeste	C—correctamente cuando se dirige al norte o al sur mientras acelera o desacelera
061	¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al realizar un giro de velocidad estándar hacia la derecha desde un rumbo sur en el hemisferio norte?	2	A— la brújula indicará inicialmente un giro a la izquierda	B— la brújula indicará un giro a la derecha, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo	C— la brújula permanecerá en el sur por un corto tiempo, luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético del avión
062	¿Qué afirmación es verdadera sobre el efecto de los cambios de temperatura en las indicaciones de un altímetro?	2	A— más cálidas que las temperaturas estándar colocarán a la aeronave más abajo de lo que indica el altímetro	B— más frío que la temperatura estándar colocará a la aeronave más abajo de lo que indica el altímetro	C: más frío que las temperaturas estándar colocará el avión más alto de lo que indica el altímetro
063	¿Qué es la altitud verdadera?	1	A— la distancia vertical de la aeronave sobre el nivel del mar	B— la distancia vertical de la aeronave sobre la superficie	C— la altura sobre el plano de referencia estándar

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
064	¿Qué es la altitud absoluta?	2	A— la altitud se lee directamente del altímetro	B— la distancia vertical de la aeronave sobre la superficie	C— la altura sobre el plano de referencia estándar
065	¿En qué rango de velocidad, es mayor el error del sistema Pitot estático?	1	A— baja velocidad.	B— alta velocidad.	C— velocidad de maniobra.
066	Si se obstruye un tubo de Pitot, ¿qué instrumento se vería afectado?	2	A— altímetro	B— velocímetro	C— indicador de velocidad vertical (VSI)
067	¿El sistema de Pitot-estatico proporciona presión de impacto para qué instrumento?	3	A— Altimetro	B— VSI	C— Velocimetro

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
068	Si tanto la entrada de aire comprimido como el orificio de drenaje del sistema Pitot están bloqueados, ¿qué indicación de velocidad aerodinámica se puede esperar?	3	A- disminución de la velocidad aerodinámica indicada durante un ascenso	B— velocidad aerodinámica indicada cero hasta que se elimine el bloqueo	C— sin variación de la velocidad aerodinámica indicada en vuelo nivelado, incluso si se realizan grandes cambios de potencia
069	¿Qué marca del velocímetro identifica la máxima velocidad de crucero estructural de una aeronave?	2	A— línea roja	B— parte superior del arco verde	C: parte superior del arco amarillo
070	¿Cuál es una limitación importante de velocidad que no está codificada por colores en el velocímetro?	1	A— velocidad de maniobra	B— velocidad nunca exceder	C— velocidad máxima de flaps extendidos
071	Durante la pérdida de potencia con los flaps completamente extendidos, se produce la pérdida de sustentación y el velocímetro muestra una velocidad menor que el límite mínimo del arco blanco. Esto es debido a:	3	A— baja altitud densidad	B— malfuncionamiento del sistema Pitot-estático	C— error de instalación en el sistema Pitot-estático

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
072	Un posible resultado de utilizar la toma estática alterna dentro de la cabina de un avión no presurizado es la:	3	A— el velocímetro indica menos de lo normal	B— altímetro indica una altitud menor a la que se esta volando	C— altímetro puede indicar una altitud mayor que la que se esta volando
073	¿Qué representa el límite inferior del arco blanco en el velocímetro?	2	A— velocidad mínima de control con los flaps extendidos	B— stall sin potencia en configuración de aterrizaje	C— stall sin potencia en una configuración específica
074	¿Qué representa el límite inferior del arco verde en el velocímetro?	2	A— stall sin potencia en configuración de aterrizaje	B- stall sin potencia en una configuración específica	C— velocidad mínima de control con el tren y los flaps extendidos
075	¿Qué instrumento se vería afectado por una presión excesivamente baja en el sistema de vacío del avión?	1	A— Indicador de rumbo	B— velocímetro	C— altímetro

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
076	Cuando un piloto cree que la aviónica avanzada permite operaciones más cercanas a los límites personales o ambientales,	2	A— se logra una mayor utilización de la aeronave	B: aumenta el riesgo	C: disminuye el riesgo
077	Se ha probado la automatización en aeronaves	1	A— presentar nuevos peligros en sus limitaciones	B— esa automatización es básicamente perfecta	C—prevenir accidentes
078	La carga de trabajo asociada con las cabinas Glass Cockpit:	3	A- son fundamentales para disminuir la fatiga de la tripulación de vuelo	B— han demostrado aumentar la seguridad en las operaciones	C— puede producir la complacencia por parte de la tripulación de vuelo
079	Con respecto a las ventajas de un alternador o generador de aeronave, seleccione el enunciado verdadero.	2	A-un generador siempre proporciona más corriente eléctrica que un alternador	B— un alternador proporciona más energía eléctrica a menos rpm del motor que un generador	C— un generador carga la batería durante las bajas revoluciones del motor, por lo tanto, la batería tiene menos posibilidades de descargarse por

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
					completo, como suele ocurrir con un alternador
080	Se produce una falla del sistema eléctrico (batería y alternador) durante el vuelo. En esta situación, deberías	1	A— experimentara fallas en el equipo de aviónica	B— probablemente experimente fallas en el sistema de encendido del motor, los indicadores de combustible, el sistema de iluminación de la aeronave y el equipo de aviónica	C— probablemente experimente fallas en el motor debido a la pérdida de la bomba de combustible impulsada por el motor y también experimente fallas en el equipo de radio, luces y todos los instrumentos que requieren corriente alterna
081	¿Qué precauciones deben tomarse con respecto a los sistemas de oxígeno de las aeronaves?	3	A— asegúrese de que solo se haya utilizado oxígeno médico para reponer los contenedores de oxígeno	B— prohibir fumar mientras se está en un avión equipado con un sistema de oxígeno portátil	C— asegúrese de que no se haya utilizado oxígeno industrial para reponer el sistema

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
082	¿Qué tipo de sistema de oxígeno se encuentra más comúnmente en las aeronaves de aviación general?	2	A— el requerido	B— flujo continuo	C— a presión
083	¿Qué tipo de oxígeno debería usarse para reponer el sistema de oxígeno de un avión?	2	A- medico	B— aviación	C— industrial
084	¿Cuál es el propósito de la bolsa de reflujo en una máscara de oxígeno en un sistema de flujo continuo?	1	A— ayuda a conservar el oxígeno	B— permite que el exceso de oxígeno sea expulsado	C— controla la cantidad de oxígeno para cada máscara
085	¿Qué afirmación es verdadera con respecto al precalentamiento de una aeronave durante las operaciones en clima frío?	1	A— la cabina, así como el motor, deben ser precalentados	B— el área de la cabina no debe precalentarse con calentadores portátiles	C— el aire caliente debe soplar directamente al motor a través de las tomas de aire

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
086	Durante la verificación previa en clima frío, las líneas de ventilación del cárter deben recibir atención especial porque son susceptibles de obstruirse por	1	A—hielo de los vapores del cárter que se han condensado y posteriormente congelado	B— aceite congelado del cárter	C— humedad del aire exterior que se ha congelado
087	¿Durante qué etapa de un motor de combustión interna se expande la mezcla gaseosa dentro del cilindro?	1	A— explosion	B— admision	C— compresión
088	La temperatura del motor excesivamente alta	3	A— no afecta al motor de la aeronave	B— resulta en daños a las mangueras conductoras de calor y deformación de los ventiladores de refrigeración del cilindro	C—provoca pérdida de potencia, consumo excesivo de aceite y posibles daños internos permanentes en el motor
089	Si la temperatura del aceite del motor y los medidores de temperatura de cabeza de cilindro han excedido su rango de operación normal, es posible que haya sido	3	A— operar con la mezcla configurada demasiado rica	B— usar combustible que tiene una clasificación de combustible superior a la especificada	C— operando con demasiada potencia y con la mezcla demasiado pobre

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
090	¿Qué acción puede tomar un piloto para ayudar a enfriar un motor que se sobrecalienta durante un ascenso?	1	A—reducir la velocidad de ascenso y aumentar la velocidad	B— reducir la velocidad de ascenso y aumentar las rpm	C— aumentar la velocidad de ascenso y aumentar las rpm
091	¿Cuál debería ser la primera acción después de arrancar un motor de avión?	1	A— ajuste las rpm adecuados y verifique las indicaciones deseadas en los indicadores del motor	B— coloque el magneto o el interruptor de encendido momentáneamente en la posición de apagado para verificar que la conexión a tierra sea adecuada	C: probar cada freno y el freno de mano
092	Una indicación de temperatura del aceite del motor anormalmente alta puede ser causada por	2	A— operando con aceite de viscosidad alta	B— nivel de aceite demasiado bajo	C— operando con la mezcla demasiado rica

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
093	Para el enfriamiento interno, los motores de aeronaves refrigerados por aire dependen especialmente de	3	A— funcionamiento correcto del termostato	B— flujo del aire en las salidas de escape	C— la circulación del aceite
094	¿Qué afirmación es verdadera con respecto al ensuciamiento de las bujías de un motor de avión?	1	A— el ensuciamiento de las bujías resulta de operar con una mezcla excesivamente rica	B— el ensuciamiento con carbón de las bujías se debe principalmente al funcionamiento de un motor a temperaturas excesivamente altas en la cabeza del cilindro	C— el calor excesivo en la cámara de combustión de un cilindro hace que se forme aceite en el electrodo central de una bujía y esto ensucia la bujía
095	El ensuciamiento de las bujías es más probable que ocurra si la aeronave	1	A: ganar altitud sin ajustar la mezcla	B— descender sin ajustar la mezcla	C: acelerar bruscamente

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
096	Además de un factor de seguridad adicional, los sistemas de encendido dual también proporcionan	1	A— mejor combustión	B— incrementa la vida de las bujías	C— periodos cortos para que el motor caliente.
097	Si el cable de tierra entre el magneto y el interruptor de encendido se desconecta, el resultado más notable será que el motor	3	A— un magneto no operara	B— no encenderá en la posición BOTH	C— podría arrancar accidentalmente si la hélice se mueve con combustible en el cilindro
098	Si el grado de combustible utilizado en un motor de aeronave es menor que el especificado, puede causar	1	A— detonación	B— baja temperatura en la cabeza de cilindro	C— una disminución en la potencia que podría sobrecargar los componentes internos del motor
099	Para purgar adecuadamente el agua del sistema de combustible de una aeronave equipada con sumideros de tanque de combustible y un filtro de combustible de drenaje rápido, es necesario drenar el combustible del	3	A- drenaje del filtro de combustible	B— punto mas bajo en el sistema de combustible	C— drenaje del filtro de combustible y los sumideros del tanque de combustible

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
100	La cantidad de agua absorbida en los combustibles de aviación	2	A— permanece igual independientemente de los cambios de temperatura	B— aumentan a medida que aumenta la temperatura del combustible	C: aumenta a medida que la temperatura del combustible disminuye
101	¿Cuál es la razón principal por la que las ventilaciones del tanque de combustible deben estar abiertas? Para permitir:	1	A— presión de aire adecuada dentro de los tanques para mantener un flujo constante de combustible	B- exceso de combustible para drenar por la borda cuando el calor expande el volumen de combustible dentro de los tanques	C - vapores de combustible para escapar de los tanques, eliminando así la posibilidad de que los tanques exploten
102	Hacer funcionar un tanque de combustible en seco antes de cambiar de tanque no es una buena práctica porque	3	A: cualquier materia extraña en el tanque será bombeada al sistema de combustible	B— la bomba de combustible impulsada por el motor está lubricada con combustible y operar con un tanque seco puede causar fallas en la bomba	C: la bomba de combustible impulsada por el motor o la bomba auxiliar de combustible eléctrica atraen aire al sistema de combustible y provocan un bloqueo de vapor

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
103	En el reabastecimiento de combustible una aeronave, ¿qué precaución sería adecuada para eliminar el peligro potencial de la electricidad estática?	3	A— asegúrese de que la batería y los interruptores de encendido estén apagados	B: conecte un cable de tierra del camión de combustible a tierra	C: conecte un cable de tierra entre la aeronave, el camión de combustible, la boquilla de combustible y la tierra
104	El principio de funcionamiento de los carburadores de flotador esta basado en:	3	A— medición del flujo de combustible en el sistema de inducción	B— diferencia en la presión de aire en la garganta del venturi y la válvula de mariposa	C— aumento de la velocidad del aire en la garganta de un venturi que provoca una disminución de la presión del aire
105	Una ventaja de los sistemas de inyección de combustible sobre los sistemas de carburador es	1	A— igual de susceptible a la formación de hielo por impacto	B— más susceptible a la evaporación de la formación de hielo	C— menos susceptible a la formación de hielo a menos que haya humedad visible
106	La presencia de hielo en el carburador en una aeronave equipada con una hélice de paso fijo se puede verificar aplicando calor al carburador y observando	1	A— una disminución en las RPM.	B— una disminución en la presión del manifold	C— un aumento en la presión del manifold

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
107	En general, el uso del calentador del carburador tiende a	1	A—disminuir la potencia del motor	B—incrementar la potencia del motor	C— no tiene efecto en el desempeño del motor
108	Dejar la calefacción del carburador encendida durante el despegue	3	A— alinear la mezcla para aumentar la potencia en el despegue	B— disminuirá la distancia para el despegue	C— aumentara la distancia para el despegue
109	La primera indicación de engelamiento del carburador en una aeronave equipada con una hélice de velocidad constante probablemente sería una	2	A— disminución en las RPM	B— disminución en la presión del manifold	C— funcionamiento irregular del motor seguido de pérdida de rpm
110	La primera indicación de hielo en el carburador en una aeronave con hélice de paso fijo es	3	A— una caída en la temperatura del aceite y la temperatura de la cabeza de cilindro	B— asperesas en el motor	C— perdida de RPM

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
111	¿Qué condición es más favorable para el desarrollo de la formación de hielo en el carburador?	3	A— cualquier temperatura bajo cero y una humedad relativa de menos del 50 por ciento	B— temperatura entre 32 y 50 grados F, y baja humedad	C— temperatura entre 20 y 70 grados F y alta humedad
112	La baja temperatura que causa hielo en el carburador en un motor equipado con un carburador de flotador es normalmente el resultado de la	3	A— compresión del aire en el carburador	B— temperatura de congelación del aire que ingresa al carburador	C--vaporización del combustible y expansión del aire en el carburador
113	La relación combustible / aire, es la relación entre:	2	A— volumen de combustible y volumen de aire que ingresa al cilindro	B— peso del combustible y peso del aire que entra en el cilindro	C— peso del combustible y peso del aire que ingresa al carburador
114	A medida que aumenta la altitud de vuelo, ¿qué ocurrirá si no se alinea el control de mezcla?	3	A— el volumen de aire que ingresa al carburador disminuye y la cantidad de combustible disminuye	B— la densidad del aire que ingresa al carburador disminuye y la cantidad de combustible aumenta	C: la densidad del aire que ingresa al carburador disminuye y la cantidad de combustible permanece constante

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
115	La mejor mezcla de potencia es la relación combustible / aire en la que	2	A— temperatura de cabeza de cilindro es mas fría	B— se puede obtener la mayor potencia para cualquier ajuste de aceleración	C: se puede obtener una potencia determinada con la presión del colector o el ajuste del acelerador más altos
116	A menos que se ajuste, la mezcla de combustible y aire se vuelve más rica con un aumento de altitud porque la cantidad de combustible	3	A— disminuye mientras que el volumen de aire disminuye	B— permanece constante mientras el volumen de aire disminuye	C— permanece constante mientras la densidad del aire disminuye
117	El propósito básico de ajustar el control de la mezcla de aire / combustible con respecto a la altitud es?	1	A— disminuir el flujo de combustible para compensar la disminución de la densidad del aire	B— disminuir la cantidad de combustible en la mezcla para compensar el aumento de la densidad del aire	C— aumentar la cantidad de combustible en la mezcla para compensar la disminución de la presión y la densidad del aire

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
118	El piloto controla la relación aire / combustible con el	3	A— potencia	B— manifold pressure	C: control de la mezcla
119	En altitudes elevadas, una mezcla excesivamente rica provocará la	2	A— sobrecalentamiento del motor	B— ensuciamiento de bujías	C— motor funciona con más suavidad aunque aumente el consumo de combustible
120	Cuando el piloto alinea la mezcla, ¿qué se está logrando?	3	A— el volumen de aire que ingresa al carburador se está reduciendo	B— el volumen de aire que ingresa al carburador aumenta	C—la cantidad de combustible que ingresa a la cámara de combustión se está reduciendo
121	¿El objetivo principal del control de la mezcla es?	2	A: aumentar el aire suministrado al motor	B: ajustar el flujo de combustible para obtener la relación aire/combustible adecuada	C— disminuir el combustible suministrado al motor a medida que la aeronave desciende

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
122	La mejor manera de lograr un control adecuado de la mezcla y una mejor economía en el funcionamiento de un motor de inyección de combustible es mediante el uso de	2	A— un medidor de flujo de combustible	B— un indicador de temperatura de los gases de escape	C— el colector recomendado y la configuración de RPM para una altitud particular
123	Durante el vuelo en ascenso, utilizando un avión turboalimentado, ¿la presión del manifold permanecerá constante hasta qué?	1	A— se alcanza la altitud crítica de los motores	B— se alcanza el techo de servicio del avion	C— la compuerta de desechos está completamente abierta y la turbina está operando a la velocidad mínima
124	Antes de arrancar el motor, el indicador del manifold pressure generalmente indica aproximadamente 29 "Hg. Esto se debe a que	3	A— el puntero del indicador está atascado en la indicación de máxima potencia	B— el acelerador está cerrado, produciendo alta presión de aire en el colector	C— la presión dentro del manifold es la misma que la presión atmosférica
125	¿Qué fuente de energía se usa para impulsar la turbina de un avión turboalimentado?	3	A— sistema de ignicion	B— compresor de motor	C— gases de escape del motor

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
126	La detonación del motor en una aeronave es mas probable que suceda cuando:	2	A— la relación aire/combustible es tal que la mezcla se quema muy lentamente	B— el motor funciona en condiciones que hacen que la mezcla de combustible se quemé instantáneamente	C: el combustible que se utiliza es de una calidad superior a la recomendada por el fabricante del motor
127	La detonación ocurre en configuraciones de alta potencia cuando el	1	A— la mezcla de combustible explota en lugar de quemarse progresiva y uniformemente	B— la mezcla de combustible se enciende demasiado pronto debido a los depósitos de carbón al rojo vivo en el cilindro	C— a válvula de admisión se abre antes de que la carga de combustible haya terminado de quemarse en el cilindro
128	Si un piloto sospecha que el motor (con una hélice de paso fijo) está detonando durante el ascenso después del despegue, la acción correctiva inicial a tomar sería:	2	A— alinear la mezcla	B— bajar la nariz para incrementar levemente la velocidad	C— activar el calentador del carburador
129	La detonación en un motor reciproco puede ser causada por	3	A: las bujías están sucias o en cortocircuito o el cableado está defectuoso	B— los puntos calientes en la cámara de combustión encienden la mezcla de aire y combustible	C— la carga no quemada en los cilindros explota en lugar de arder normalmente

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
				antes del encendido normal	
130	¿Qué afirmación es verdadera con respecto a la eficiencia de la hélice? La eficiencia de la hélice es la	1	A— relación entre caballos de fuerza de empuje y brake horsepower	B: distancia real que avanza una hélice en una revolución.	C— diferencia entre el paso geométrico de la hélice y su paso efectivo.
131	El ángulo de la pala de una hélice se define como el ángulo entre el	2	A— ángulo de ataque y línea de cuerda.	B— línea de cuerda y plano de rotación.	C— ángulo de ataque y línea de empuje.
132	El deslizamiento de la hélice es la diferencia entre	2	A— ángulo geométrico y ángulo de la pala de la hélice.	B— ángulo geométrico y ángulo efectivo de la hélice.	C— plano de rotación de la hélice y velocidad de avance de la aeronave

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
134	La razón de las variaciones en el paso geométrico (torsión) a lo largo de la pala de una hélice es que	2	A— evita que la parte de la pala cerca del cubo se pierda durante el vuelo de crucero.	B— permite un ángulo de ataque relativamente constante a lo largo de su longitud cuando está en vuelo de crucero.	C— permite un ángulo de incidencia relativamente constante a lo largo de su longitud en vuelo de crucero.
135	¿Con respecto a la precesión giroscópica, cuando se aplica una fuerza en un punto del borde de un disco que gira, la fuerza resultante actúa en qué dirección y en qué punto?	1	A— En la misma dirección que la fuerza aplicada, 90 ° hacia adelante en el plano de rotación.	B— En la dirección opuesta a la fuerza aplicada, 90 ° hacia adelante en el plano de rotación.	C— En la dirección opuesta a la fuerza aplicada, en el punto de la fuerza aplicada.
136	Una hélice que gira en el sentido de las agujas del reloj, visto desde atrás, crea una corriente de estela en espiral que tiende a girar la aeronave hacia la	2	A— a la derecha alrededor del eje vertical ya la izquierda alrededor del eje longitudinal.	B— a la izquierda alrededor del eje vertical y a la derecha alrededor del eje longitudinal.	C— a la izquierda alrededor del eje vertical ya la izquierda alrededor del eje longitudinal
137	El motor crítico en la mayoría de los aviones multimotores ligeros con hélices que giran en el sentido de las agujas del reloj es el	3	A— motor izquierdo, debido al factor P de la hélice izquierda.	B— motor derecho, debido al factor P de la hélice izquierda.	C— motor izquierdo, debido al factor P de la hélice derecha.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
138	En un avión multimotor con motores que giran en el sentido de las agujas del reloj, el motor crítico es el	3	A— motor izquierdo, porque el centro de empuje del motor derecho está más cerca de la línea central del fuselaje.	B— motor derecho, porque el centro de empuje del motor izquierdo está más cerca de la línea central del fuselaje.	C— motor izquierdo, porque el centro de empuje del motor derecho está más alejado de la línea central del fuselaje.
139	En un avión multimotor, donde las hélices giran en la misma dirección, ¿por qué la pérdida de potencia en un motor es más crítica que la pérdida de potencia en el otro motor?	3	A— El patrón de sacacorchos del flujo de aire de una hélice es menos efectivo contra el flujo de aire del motor crítico.	B— La reacción de par de funcionamiento del motor crítico es más severa alrededor del eje vertical así como el eje longitudinal.	C— El empuje asimétrico de la hélice o factor P da como resultado que el centro de empuje de un motor esté más lejos de la línea central del avión que el centro de empuje del otro motor.
140	Cuando se opera una aeronave con una hélice de velocidad constante, ¿qué procedimiento ejerce la menor tensión sobre los componentes del cilindro?	2	A— Cuando se aumentan los ajustes de potencia, aumente la presión del colector antes de las RPM.	B— Cuando se reducen los ajustes de potencia, reduzca la presión del colector antes de las RPM.	C— Ya sea que se aumente o disminuya la configuración de potencia, las RPM se ajustan antes que la presión del colector.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
141	Para obtener la máxima potencia del motor y desarrollar el máximo empuje, una hélice de velocidad constante debe ajustarse a un ángulo de pala que produzca un	3	A— gran ángulo de ataque y bajas revoluciones por minuto.	B: gran ángulo de ataque y altas revoluciones por minuto.	C: mínimo ángulo de ataque y altas revoluciones por minuto.
142	(Consulte la Figura 24). Determine la altitud de densidad. Elevación del aeropuerto ..... 5,515 pies OAT ..... 30 ° C Ajuste del altímetro ..... 29.40 "Hg	3	A— 6.000 pies.	B— 8.450 pies	C— 9.100 pies.
143	(Consulte la Figura 24.) Determine la altitud de densidad. Elevación del aeropuerto ..... 3,795 pies OAT ..... 24 ° C Ajuste del altímetro ..... 29.70 "Hg	2	A— 5.700 pies.	B— 5.900 pies.	C— 4000 pies.
144	(Consulte la Figura 24.) Determine la altitud de densidad. Elevación del aeropuerto ..... 3,450 pies OAT ..... 35 ° C Ajuste del altímetro ..... 30.40 "Hg	3	A— 3.400 pies.	B— 6.650 pies.	C— 5.950 pies.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
145	(Refiérase a la Figura 24.) ¿Cuál es el efecto de un aumento de temperatura de 30 a 50 ° F en la altitud de densidad si la altitud de presión permanece a 3,000 pies MSL?	3	A- aumento de 900 pies.	B— Disminución de 1,100 pies.	C— Aumento de 1.300 pies.
146	(Consulte la figura 24.) Determine la altitud de presión en un aeropuerto a 3563 pies MSL con un ajuste de altímetro de 29,96.	1	A— 3,527 pies MSL.	B— 3,556 pies MSL.	C— 3.639 pies MSL.
147	La altitud de densidad aumenta con	3	A— sólo un aumento de temperatura.	B— aumentos en la presión, temperatura y contenido de humedad del aire.	C: aumento de la temperatura y el contenido de humedad del aire y disminución de la presión.
148	¿Qué aumentaría la altitud de densidad en un aeropuerto dado?	1	A— Un aumento en la temperatura del aire.	B— Una disminución de la humedad relativa.	C— Un aumento de la presión atmosférica.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
149	¿Qué afirmación es verdadera con respecto al desempeño de despegue en condiciones de altitud de alta densidad?	2	A— El regimen de aceleración aumentará ya que el aire más ligero genera menos resistencia.	B— el régimen de aceleración es más lenta porque se reduce la eficiencia del motor y la hélice.	C— Se requiere una velocidad aerodinámica indicada más alta de lo normal para producir suficiente sustentación ya que el aire es menos denso.
150	Cuando la altitud de densidad está más allá de la capacidad, como se indica en la tabla de desempeño, los datos e intentar despegar.	3	A— interpolar	B— extrapolar los datos e intentar despegar.	C— no intente despegar hasta que las condiciones permitan que los cálculos proporcionen los datos necesarios para determinar un despegue y un ascenso seguros.
151	Si la presión atmosférica y la temperatura permanecen iguales, ¿cómo afectaría un aumento en la humedad el desempeño del despegue?	2	A— Distancia de despegue más larga; el aire es más denso.	B— Distancia de despegue más larga; el aire es menos denso.	C— Distancia de despegue más corta; el aire es más denso.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
152	¿Qué es la altitud de presión?	2	A— La altitud indicada corregida por error de instalación y posición.	B— La altitud indicada cuando la escala de presión barométrica se establece en 29,92.	C— La altitud indicada corregida por temperatura y presión no estándar.
153	¿Qué efecto tiene una pendiente de pista cuesta arriba sobre el desempeño del despegue?	2	A— Disminuye la velocidad de despegue	B— Aumenta la distancia de despegue.	C— Disminuye la distancia de despegue.
154	6753. (Consulte la Figura 26). Determine el recorrido en tierra necesario para el despegue. La temperatura ..... 24 ° C Altitud de presión ..... 2,500 pies Peso ..... 2,400 libras Viento en contra ..... 25 nudos	3	A— 256 pies.	B— 370 pies.	C— 230 pies.
155	(Refiérase a la Figura 26.) Determine el balanceo de tierra requerido para el despegue. La temperatura ..... 25 ° C Altitud de presión ... 2000 pies Peso ..... 2,200	2	A— 205 pies.	B— 261 pies.	C— 237 pies.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	libras Viento en contra ..... 15 nudos				
156	(Consulte la Figura 26.) Determine la distancia de despegue requerida para superar un obstáculo de 50 pies. La temperatura ..... 23 ° C Altitud de presión ..... 3000 pies Peso ..... ..... 2,400 libras Viento en contra ..... 15 nudos	2	A— 754 pies	B— 718 pies	C— 653 pies
157	(Consulte la Figura 26.) Determine la distancia de despegue requerida para superar un obstáculo de 50 pies. La temperatura ..... 3 ° C Altitud de presión ..... 6.000 pies Peso ..... ..... 3.000 libras Viento en contra ..... 15 nudos	3	A— 1,464 pies.	B— 1.215 pies.	C— 1,331 pies

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
158	(Consulte la Figura 28.) Determine la distancia total aproximada requerida para superar un obstáculo de 50 pies. La temperatura ..... 20 ° C Altitud de presión ..... 1,000 pies Superficie ..... Sod Peso ..... 5.300 libras Viento ..... ..... 15 nudos de viento en contra	1	A— 1,724 pies.	B— 1.816 pies.	C— 2,061 pies.
159	(Consulte la Figura 28.) Determine la distancia total aproximada requerida para superar un obstáculo de 50 pies. La temperatura ..... 25 ° C Altitud de presión ..... 2.500 pies Superficie ..... asfalto Peso ..... 5.500 libras Viento ..... ..... 2 nudos viento de cola	3	A— 2,228 pies	B— 2,294 pies.	C— 2.462 pies.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
160	(Consulte la Figura 28.) Determine la distancia total aproximada requerida para superar un obstáculo de 50 pies. La temperatura ..... 35 ° C Altitud de presión ..... 3000 pies Superficie ..... Sod Peso ..... 5,100 libras Viento ..... 20 nudos de viento en contra A— 1,969 pies. B— 2,023 pies. C— 2,289 pies.	2	A— 1,969 pies.	B— 2,023 pies.	C— 2,289 pies.
161	(Consulte la Figura 27.) Se determina que la velocidad aerodinámica indicada que daría la mayor ganancia de altitud en una unidad de tiempo a 3.200 pies es	3	A— 93 KIAS.	B— 94 KIAS.	C— 112 KIAS.
162	(Refiérase a la Figura 27.) ¿Qué velocidad aerodinámica indicada a 3,000 pies resultaría en el mayor aumento de altitud para una distancia dada?	1	A— 94 KIAS.	B— 113 KIAS.	C— 115 KIAS.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
163	. (Refiérase a la Figura 27.) Para mantener la mejor velocidad de ascenso, la velocidad indicada debería ser	3	A— mantenida a un valor constante durante el ascenso.	B— ajustado para mantener la velocidad de ascenso especificada.	C— reducido aproximadamente .8 nudos por cada 1,000 pies de altitud.
164	En un avión propulsado por hélice, el alcance máximo se produce en	3	A— se requiere un arrastre mínimo.	B— potencia mínima requerida.	C— relación máxima sustentación / resistencia
165	(Consulte la Figura 29.) ¿Cuál es la distancia de planeo aproximada? Altura sobre el terreno ..... 5500 pies Viento de cola ..... 10 nudos	3	A— 11 millas.	B— 12 millas.	C— 13 millas.
166	(Consulte la Figura 29.) ¿Cuál es la distancia de planeo aproximada? Altura sobre el terreno ..... 10,500 pies Viento de cola ..... 20 nudos	3	A— 24 millas	B— 26 millas.	C— 28 millas.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
167	(Consulte la Figura 29.) ¿Cuál es la distancia de planeo aproximada? Altura sobre el terreno ..... 7500 pies Viento en contra ..... 30 nudos	1	A— 11,5 millas.	B— 16,5 millas.	C— 21,5 millas.
168	(Fig. 25) ¿Cuál sería la velocidad de stall indicada en un viraje inclinado de 30 ° con el cambio hacia abajo y vueltas f ajustadas a 15 °?	2	A— 77 KIAS.	B— 82 KIAS.	C— 88 KIAS.
169	(Fig 25) ¿Cuál sería la velocidad de pérdida indicada en un viraje inclinado de 60 ° con el Tren de aterrizaje y los flaps arriba?	2	A— 110 KIAS.	B— 117 KIAS.	C— 121 KIAS.
170	(Fig. 25) ¿Cuál sería la velocidad de pérdida indicada durante un viraje inclinado de 40 ° con el cambio hacia abajo y los flaps ajustados a 45 °?	2	A— 81 KIAS.	B— 83 KIAS.	C— 89 KIAS.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
171	¿Qué puede esperar un piloto al aterrizar en un aeropuerto ubicado en las montañas?	1	A— Mayor velocidad aerodinámica real y mayor distancia de aterrizaje.	B— Velocidad aerodinámica indicada más alta y distancia de aterrizaje más corta.	C— Velocidad aerodinámica real más baja y mayor distancia de aterrizaje.
172	(Consulte la Figura 31.) ¿Cuál es la distancia total de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies? La temperatura ..... 15 ° C Altitud de presión ... 4.000 pies Peso ..... 3.000 libras Viento en contra ..... 22 nudos	2	A— 1,250 pies.	B— 1,175 pies.	C— 1.050 pies.
173	(Consulte la Figura 31.) Determine el balanceo aproximado del suelo. La temperatura ..... 33 ° C Altitud de presión ..... 6.000 pies Peso ..... 2.800 libras Viento en contra ..... 14 nudos	1	A— 742 pies.	B— 1.280 pies.	C— 1,480 pies.
174	(Consulte la Figura 31.) ¿Cuál es la distancia total de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies? La temperatura ..... 35 ° C Altitud de presión ..... 2000 pies Peso .....	3	A— 1,650 pies.	B— 1,575 pies.	C— 1,475 pies.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	..... 3.400 libras Viento en contra ..... 10 nudos				
175	¿Cuál es el significado de la línea radial azul en el indicador de velocidad aerodinámica de un avión ligero multimotor y cuándo se utilizará? Indica el	2	A— velocidad mínima a la que se puede controlar el avión cuando el motor crítico deja de funcionar repentinamente y debe utilizarse en todas las altitudes cuando un motor no funciona.	B— velocidad que proporcionará la máxima ganancia de altitud en un momento dado cuando un motor no funciona y debería utilizarse para ascenso y aproximación final durante las operaciones con un motor apagado.	C: velocidad que proporcionará la mayor altura para una distancia determinada de desplazamiento hacia adelante cuando un motor no funciona y debe utilizarse para todos los ascensos durante las operaciones con el motor apagado.
176	En un avión bimotor, el techo de servicio de un solo motor es la altitud de densidad máxima a la que V YSE producirá	1	A: regimen de ascenso de 50 pies por minuto.	B— Velocidad de ascenso de 100 pies por minuto.	C— 500 pies por minuto de velocidad de ascenso.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
177	Cuando falla un motor en un avión bimotor, la pérdida de rendimiento resultante	1	A— puede reducir el regimen de ascenso en un 80 por ciento o más.	B— reduce la velocidad aerodinámica indicada en crucero en un 50 por ciento o más.	C— es aproximadamente el 50 por ciento ya que se pierde el 50 por ciento del empuje normalmente disponible.
178	Cuando se opera un avión ligero multimotor en condiciones VMC, el piloto debe esperar que el performance sea suficiente para mantener	1	A— rumbo.	B— rumbo y altitud.	C— rumbo, altitud y poder escalar a 50 pies por minuto.
179	Para un avión con motores recíprocos, sin turbocompresor, V(MC)	1	A— disminuye con la altitud.	B— aumenta con la altitud.	C— no se ve afectado por la altitud.
180	¿Cuál afirmación es verdadera con respecto a la operación de un avión multimotor con un motor inoperativo?	2	A— La inclinación hacia el motor en funcionamiento aumenta V MC.	B— El banqueo hacia el motor inoperativo aumenta V (MC).	C— V MC es un factor de rendimiento diseñado que debe probarse durante la certificación de tipo

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
					y no cambiará siempre que la bola esté centrada con la presión del timón adecuada.
181	¿Qué condición hace que V (MC) sea el más alto?	2	A— CG está en la posición más adelantada permitida.	B— CG está en la posición más hacia atrás permitida.	C— El peso bruto está en el valor máximo permitido.
182	(Consulte la Figura 30.) Determine el componente de viento cruzado aproximado. Aterrizaje Rwy ..... 30 Viento ..... 020 ° a 15 nudos	2	A— 4 nudos.	B— 15 nudos.	C— 22 nudos.
183	(Consulte la Figura 30.) Determine el componente de viento cruzado aproximado. Aterrizaje Rwy ..... 03 Viento ..... 060 ° a 35 nudos	2	A— 12 nudos.	B— 18 nudos.	C— 22 nudos.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
184	(Consulte la Figura 30.) Determine el componente de viento cruzado aproximado. Aterrizaje Rwy ..... 22 Viento ..... 260 ° a 23 nudos	2	A— 10 nudos.	B— 15 nudos.	C— 17 nudos.
185	(Consulte la Figura 30.) ¿Cuál es el componente de viento cruzado para un aterrizaje en la pista 18 si la torre informa que el viento es de 220 ° a 30 nudos?	1	A— 19 nudos.	B— 23 nudos.	C— 30 nudos.
186	(Refiérase a la Figura 30.) Usando un componente de viento cruzado máximo demostrado igual a 0.2 V S0, ¿qué es capaz de determinar un piloto? VS0 ..... 70 nudos Aterrizaje Rwy ..... 35 Viento ..... 300 ° a 20 nudos	3	A— El componente de viento en contra es excesivo.	B— El componente de viento en contra excede el componente de viento cruzado.	C— Se excede el componente de viento cruzado máximo demostrado.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
187	(Refiérase a la Figura 30.) Usando un componente de viento cruzado máximo demostrado igual a $0.2 V_{S0}$ , ¿qué es capaz de determinar un piloto? $V_{S0}$ ..... 60 nudos Aterrizaje Rwy ..... 12 Viento ..... $150^\circ$ a 20 nudos	2	A— El componente de viento en contra es excesivo.	B— El componente de viento cruzado está dentro de los límites de seguridad.	C— Se excede el componente de viento cruzado máximo demostrado.
188	(Refiérase a la Figura 30.) Usando un componente de viento cruzado máximo demostrado igual a $0.2 V_{S0}$ , ¿qué es capaz de determinar un piloto? $V_{S0}$ ..... 65 nudos Aterrizaje Rwy ..... 17 Viento ..... $200^\circ$ a 30 nudos	3	A— El componente de viento cruzado está dentro de los límites de seguridad.	B— El componente de viento cruzado excede el componente de viento en contra.	C— Se excede el componente de viento cruzado máximo demostrado.
189	El centro de gravedad de una aeronave se calcula a lo largo del	3	A— eje lateral.	B— eje vertical.	C— eje longitudinal.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
190	El centro de gravedad de una aeronave se puede determinar mediante	2	A— dividiendo el brazo total por el momento total.	B— dividiendo el momento total por el peso total.	C— multiplicar el brazo total por el peso total.
191	Con respecto al uso de la información de peso proporcionada en el manual del propietario de una aeronave típica para calcular el peso bruto, es importante saber que si se han instalado elementos en la aeronave además del equipo original, el	1	A— se reduce la carga útil permitida.	B— la carga útil permitida permanece sin cambios.	C: se aumenta el peso bruto máximo permitido
192	Si la rueda del tren de nariz de un avión se mueve hacia atrás durante la retracción, ¿cómo afectaría este movimiento hacia atrás la ubicación del CG de ese avión? Sería	1	A— hace que la ubicación del CG se mueva hacia atrás.	B— no tiene ningún efecto sobre la ubicación del CG.	C— hacer que la ubicación del CG se mueva hacia adelante.
193	Si el tren de nariz de aterrizaje de un avión se mueve hacia adelante durante la retracción, el momento total será	2	A— aumento.	B— disminuido.	C— sigue igual.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
194	¿Cómo afecta el aumento de peso a la distancia de despegue de un avión?	2	R— El avión acelerará más lentamente con la misma potencia de salida, pero se requiere la misma velocidad aerodinámica para generar la sustentación necesaria para el despegue.	B— El avión acelerará más lentamente con la misma potencia de salida, y se requiere una mayor velocidad aerodinámica para generar la sustentación necesaria para el despegue.	C— Todos los aviones tienen el mismo factor de aceleración con la misma potencia de salida, pero se necesita una mayor velocidad aerodinámica para superar el aumento del efecto de tierra.
195	Para mantener el vuelo nivelado en un avión que está cargado con el CG en el límite delantero, se debe imponer una descarga adicional en el estabilizador horizontal. Esto a su vez produce	1	A— una carga adicional que debe soportar el ala.	B— una carga menor que debe ser soportada por el ala.	C: una disminución en la resistencia y da como resultado una velocidad aerodinámica más rápida.
196	A medida que el CG se mueve hacia atrás, un avión se convierte en	1	A— menos estable y controlable.	B: menos estable, pero más fácil de controlar.	C: más estable y controlable siempre que no se exceda el CG de popa.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
197	A medida que se cambia la ubicación del CG, la recuperación del stall se vuelve progresivamente	2	A: menos difícil a medida que el CG se mueve hacia atrás.	B: más difícil a medida que el CG se mueve hacia atrás.	C: más difícil a medida que el CG se mueve hacia adelante o hacia atrás.
198	¿Cuál es el efecto del centro de gravedad en las características de giro de una aeronave de ala fija? Si el CG está demasiado lejos	1	A — hacia atrás, puede desarrollarse un giro plano.	B— hacia adelante, la entrada de giro será difícil.	A popa, los giros pueden convertirse en espirales de alta velocidad.
199	La velocidad de stall de una aeronave será mayor cuando la aeronave esté cargada con un	3	A: alto peso bruto y CG trasero.	B: peso bruto reducido y CG delantero.	C: alto peso bruto y CG delantero.
200	Si el CG de una aeronave se mueve desde el límite trasero más allá del límite delantero, ¿cómo afectará la velocidad de crucero y de stall?	3	A— Aumente tanto la velocidad de crucero como la velocidad de pérdida.	B— Disminuya tanto la velocidad de crucero como la velocidad de pérdida.	C— Disminuye la velocidad de crucero y aumenta la velocidad de stall.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
201	Cuando se excede el límite de CG delantero de una aeronave, afectará las características de vuelo de la aeronave al producir	2	A— rendimiento mejorado ya que reduce la resistencia inducida.	B— velocidades de stall más altas y más estabilidad longitudinal.	C: fuerzas de control del ascensor muy ligeras que facilitan la sobrecarga inadvertida de la aeronave.
202	¿Cuál es la característica de la velocidad aerodinámica indicada si el CG está en la posición más adelantada permitida y se mantienen la potencia y la altitud constantes?	2	A— No hay relación entre la ubicación del CG y la velocidad aerodinámica indicada.	B— La velocidad indicada será menor de lo que sería con el CG en la posición más hacia atrás permitida.	C— La velocidad aerodinámica indicada será mayor de lo que sería con el CG en la posición más hacia atrás permitida.
203	¿Bajo qué condición es más crítico un GC adelantado?	2	A— En el despegue.	B— Al aterrizar.	C— Cuando está en una actitud inusual.
204	(Consulte la Figura 32.) ¿Qué peso debe colocarse en A para equilibrar la palanca si B = 150?	1	A— 75 libras	B— 300 libras	C— 80 libras

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
205	(Consulte la Figura 33.) DADO: A = 100, B = 200, C = 200. Para obtener un nuevo CG de 50, se debe cambiar el peso B	3	A— 55 pulgadas a la derecha.	B— 22 pulgadas a la izquierda.	C— 55 pulgadas a la izquierda.
206	(Consulte la Figura 33.) DADO: A = 100, B = 200, C = 200. Cambiar el CG a 80 requiere mover el peso B	1	A— 20 pulgadas a la derecha.	B— 20 pulgadas a la izquierda.	C— hasta un punto de referencia de 120 pulgadas.
207	(Consulte la Figura 34.) DADO: A = 500, B = 200, C = 400. Para equilibrar la tabla alrededor de su centro, es necesario mover el peso B	2	A— 25 pulgadas a la derecha.	B— 50 pulgadas a la derecha.	C— a un brazo de 50.
208	(Consulte la Figura 34.) DADO: A = 300, B = 375, C = 600. Para equilibrar la tabla alrededor de su centro, es necesario mover el peso B	3	A— 15 pulgadas a la derecha.	B— a un brazo de 40.	C— 15 pulgadas a la izquierda.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
209	(Consulte la Figura 35.) Si 50 libras de peso están ubicadas en el punto X y 100 libras en el punto Z, ¿cuánto peso debe ubicarse en el punto Y para equilibrar la tabla?	3	A— 30 libras.	B— 50 libras.	C— 300 libras.
210	(Consulte la Figura 35.) Si 50 libras de peso están ubicadas en el punto X y 100 libras en el punto Y, ¿cuánto peso debe ubicarse en el punto Z para equilibrar la tabla?	3	A— 150 libras.	B— 100 libras.	C— 50 libras.
211	(Refiérase a la Figura 35.) Si pesas de 50 libras están ubicadas en los puntos X, Y y Z, ¿cómo tendría que desplazarse el punto Z para equilibrar la tabla?	1	A— 25 pulgadas a la izquierda.	B— 2,5 pulgadas a la izquierda.	C— 2,5 pulgadas a la derecha.
212	¿Con base en esta información, el CG se ubicaría a qué distancia hacia atrás del datum? Peso A ..... 120 lb a 15 "popa del datum Peso B ..... 200 lb a 117 "popa del datum Peso C ..... 75 lb a 195 "detrás del punto de referencia	1	A— 100,8 pulgadas.	B— 109,0 pulgadas.	C— 121,7 pulgadas.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
213	¿Con base en esta información, el CG se ubicaría a qué distancia de la referencia? Peso D ..... 160 lb a 45 "popa del datum Peso E ..... 170 lb a 145 "detrás del punto de referencia Peso F ..... 105 lb a 185 "detrás del punto de referencia	2	A— 86,0 pulgadas.	B— 117,8 pulgadas.	C— 125,0 pulgadas.
214	Con base en esta información, ¿el CG se ubicaría a qué distancia del datum? Peso X ..... 130 lb a 17 "popa del datum Peso Y ..... 110 lb a 110 "popa del datum Peso Z ..... 75 lb a 210 "popa del datum	2	A— 89,1 pulgadas.	B— 95,4 pulgadas.	C— 106,9 pulgadas.
215	(Refiérase a la Figura 36.) Determine la condición del avión: Piloto y copiloto ..... 375 libras Pasajeros - posición de popa ..... 245 lb Equipaje ..... 65 libras Combustible ..... 70 galones	1	A— 185 libras por debajo del peso bruto permitido; CG se encuentra dentro de los límites.	B— 162 libras por debajo del peso bruto permitido; CG se encuentra dentro de los límites.	C— 162 libras por debajo del peso bruto permitido; CG se encuentra detrás del límite de popa.
216	(Consulte la Figura 36.) Determine la condición del avión: Piloto y copiloto ..... 400 libras Pasajeros - posición de popa ..... 240 lb Equipaje ..... 20 libras	2	A— 157 libras por debajo del peso bruto permitido; CG se encuentra dentro de los límites.	B— 180 libras por debajo del peso bruto permitido; CG se encuentra dentro de los límites.	C— 180 libras por debajo del peso bruto permitido, pero CG se encuentra detrás del límite de popa.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	Combustible ..... ..... 75 galones				
217	(Consulte la Figura 36.) Determine la condición del avión: Piloto y copiloto ..... 316 libras Pasajeros (traseros) Adelante ..... 130 libras A popa ..... ..... 147 libras Equipaje ..... 50 libras Combustible ..... ..... 75 galones	2	A— 163 libras por debajo del peso bruto permitido; CG 82 pulgadas a popa del datum.	B— 197 libras por debajo del peso bruto permitido; CG 83,6 pulgadas hacia atrás del datum.	C— 197 libras por debajo del peso bruto permitido; CG 84,6 pulgadas detrás del datum
218	(Consulte la Figura 36). ¿Qué efecto tiene una quema de combustible de 35 galones (tanques principales) en el peso y el equilibrio si el avión pesaba 2,890 libras y el MOM / 100 era de 2,452 en el despegue?	1	A— El peso se reduce en 210 libras y el CG está fuera de los límites.	B— El peso se reduce en 210 libras y el CG no se ve afectado.	C— El peso se reduce a 2,680 libras y el CG avanza.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
219	Cuál es el peso máximo que podría agregarse en la estación 130.0 sin exceder el límite del centro de gravedad de popa? Peso total ..... 2,900 libras Ubicación CG ..... Estación 115.0 Límite de CG en popa ..... Estación 116.0	3	A— 14 libras.	B— 140 libras.	C— 207 libras.
220	¿Cuánto peso se podría agregar en la estación 160 sin exceder el límite del centro de gravedad de popa? Peso de la aeronave ..... 8,300 libras Ubicación CG ..... Estación 90,0 Límite de CG en popa ..... Estación 90.5	1	A— 59,7 libras.	B— 16,5 libras.	C: 13,9 libras
221	¿Cuánto peso se podría agregar en la estación 120 sin exceder el límite del centro de gravedad de popa? Peso de la aeronave ..... 9500 libras Ubicación CG ..... Estación 90,0 Límite de CG en popa ..... Estación 90.5	3	A— 61.0 libras	B— 110,5 libras.	C— 161,0 libras.
222	¿Cuál es el peso máximo que podría agregarse en la estación 150?0 sin exceder el límite del centro de gravedad de popa? Peso de la aeronave ..... 5.000 libras Ubicación CG ..... Estación 80,0	3	A— 70,0 libras.	B— 69,5 libras.	C: 35,9 libras.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	Límite de CG en popa ..... Estación 80.5				
223	¿Cuál es la ubicación del CG si se retiran 90 libras de la Estación 140? Peso de la aeronave ..... 6,230 libras Ubicación CG ..... Estación 79	2	A— 79,9.	B - 78,1.	C - 77.9.
224	¿Cuál sería la nueva ubicación del CG si se añadieran 135 libras de peso en la estación 109? Peso total ..... .... 2,340 libras Ubicación CG ..... Estación 103.0	1	A— Estación 103.3.	B— Estación 104.2.	C— Estación 109.3.
225	¿Cuál es la ubicación del CG si se retiran 146 libras de la Estación 150? Peso de la aeronave ..... 7.152 libras Ubicación CG ..... Estación 82	3	A— 83,4.	B - 81,3.	C— 80,6.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
226	. ¿Cuál es la ubicación del CG si se retiran 60 libras de la Estación 70? Peso de la aeronave ..... 8,420 libras Ubicación CG ..... Estación 85	1	A - 85,1.	B— 84,9.	C - 84,1.
227	¿Cuánto peso se debe cambiar de la estación 150.0 a la estación 30.0 para mover el CG exactamente al límite trasero del CG? Peso total ..... 7.500 libras Ubicación CG ..... Estación 80,5 Límite de CG en popa ..... Estación 79.5	3	A— 68,9 libras.	B— 65,8 libras.	C: 62,5 libras.
228	¿Se podrían mover 100 libras de peso de la estación 130.0 a la estación 30.0 sin exceder el límite de CG delantero? Peso total ..... 2,800 libras Ubicación CG ..... Estación 120.0 Límite de CG hacia adelante ..... Estación 117.0	2	A— No; el nuevo CG estaría ubicado en la Estación 116.89.	B— No; el nuevo CG estaría ubicado en la Estación 116.42.	C— Sí; el nuevo CG estaría ubicado en la Estación 117.89.
229	¿Podrían cambiarse 100 libras de peso de la estación 30?0 a la estación 120.0 sin exceder el límite de CG en popa? Peso total ..... 4.750 libras Ubicación CG ..... Estación 115.8 Límite de CG en popa ..... Estación 118.0	3	A— Sí; el CG permanecería en la Estación 115.8.	B— No; el nuevo CG estaría ubicado en la Estación 118.15.	C— Sí; el nuevo CG estaría ubicado en la Estación 117.69.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
230	¿En qué parte de la atmósfera ocurren los cambios climáticos?	2	A— Tropopausa.	B— Troposfera.	C— Estratosfera.
231	¿Cuál es la principal fuerza cambiante del clima en la Tierra?	1	A— El sol.	B— Coriolis.	C— Rotación de la Tierra.
232	¿Cuáles son los valores estándar de temperatura y presión para el nivel medio del mar?	3	A— 15 ° F y 29,92 "Hg.	B— 59 ° C y 29,92 mb.	C— 59 ° F y 1013.2 mb.
233	La tasa de caída promedio de la temperatura en la troposfera es	1	A— 2.0 ° C por 1,000 pies.	B— 3.0 ° C por 1,000 pies.	C— 5.4 ° C por 1,000 pies.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
234	Si la temperatura del aire es de + 6 ° C a una altura de 700 pies y existe un lapso de temperatura estándar (promedio), ¿cuál será el nivel aproximado de congelación?	2	A— 6.700 pies MSL.	B— 3.700 pies MSL.	C— 2.700 pies MSL.
235	Si la temperatura del aire es de + 12 ° C a una altura de 1,250 pies y existe un lapso de temperatura estándar (promedio), ¿cuál será el nivel aproximado de congelación?	1	A— 7.250 pies MSL.	B— 5.250 pies MSL.	C— 4,250 pies MSL.
236	Un aumento de temperatura con un aumento de altitud.	1	A— es una indicación de una inversión.	B— denota el comienzo de la estratosfera.	C— significa un pasaje de frente frío.
237	Una inversión de superficie puede	2	A— indica la posibilidad de ráfagas de viento.	B— producir mala visibilidad.	C— significa una masa de aire inestable.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
238	El tipo más frecuente de inversión de temperatura basada en el suelo o la superficie es la producida por	1	A— radiación terrestre en una noche clara y relativamente tranquila.	B: aire caliente que se eleva rápidamente en las proximidades de un terreno montañoso.	C— el movimiento de aire más frío bajo aire caliente o el movimiento de aire caliente sobre aire frío.
239	¿Qué condiciones climáticas se deben esperar debajo de una capa de inversión de temperatura de bajo nivel cuando la humedad relativa es alta?	2	A— Cizalladura leve del viento y mala visibilidad debido a lluvias ligeras.	B— Aire suave y baja visibilidad debido a niebla, neblina o nubes bajas.	C— Aire turbulento y mala visibilidad debido a la niebla, nubes de tipo estrato bajo y lluvias torrenciales.
240	Un altímetro indica 1.850 pies MSL cuando se establece en 30.18. ¿Cuál es la altitud presión aproximada?	1	A— 1,590 pies.	B— 1.824 pies.	C— 2,110 pies.
241	Una aeronave está volando a una potencia constante y una altitud indicada constante. Si la temperatura del aire exterior (OAT) aumenta, la velocidad verdadera:	2	A— aumenta y la altitud verdadera disminuirá.	B— aumenta y la altitud verdadera aumentará.	C— disminuirá y la altitud real aumentará.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
242	Una aeronave está volando a una potencia constante y una altitud indicada constante. Si la temperatura del aire exterior (OAT) disminuye, la velocidad aerodinámica real	1	A— disminuirá y la altitud real disminuirá.	B— aumenta, y la altitud real aumentará.	C— aumenta y la altitud real disminuirá.
243	A medida que aumenta la densidad de altitud, ¿qué ocurrirá si se mantiene una velocidad aerodinámica indicada constante en una condición actual?	3	A— La verdadera velocidad aerodinámica aumenta; la velocidad respecto al suelo disminuye.	B— La velocidad aerodinámica real disminuye; la velocidad respecto al suelo disminuye.	C— Aumenta la velocidad aerodinámica real; aumenta la velocidad terrestre.
244	La altitud de densidad se puede determinar corrigiendo	2	A— altitud real para temperatura no estándar.	B— altitud presión para temperatura no estándar.	C— altitud indicada para variaciones de temperatura
245	¿Qué causa el viento?	2	A— Fuerza de Coriolis.	B— Diferencia de presión.	C— La rotación de la Tierra

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
246	El flujo de viento alrededor de una baja presión es	1	A— ciclónico.	B— adiabático.	C— anticiclónico.
247	Los vientos a 5,000 pies AGL en un vuelo en particular son del suroeste, mientras que la mayoría de los vientos en la superficie son del sur. Esta diferencia de dirección se debe principalmente a	3	A— efectos locales del terreno sobre la presión.	B: fuerza de Coriolis más fuerte en la superficie.	C— fricción entre el viento y la superficie.
248	En el hemisferio norte, un piloto que realiza un vuelo de larga distancia de este a oeste probablemente encontrará vientos favorables asociados con sistemas de alta y baja presión al volar a la	3	A— al norte de un alto y un bajo.	B— al norte de un alto y al sur de un bajo.	C— al sur alta presión y al norte baja presión
249	Al volar desde un área de alta a baja presión en el hemisferio norte, la dirección y velocidad del viento serán de la	1	A— izquierda y creciente.	B— izquierda y decreciente.	C— derecha y creciente.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
250	La circulación general de aire asociada con un área de alta presión en el hemisferio norte es	2	A— hacia adentro, hacia arriba y en el sentido de las agujas del reloj.	B— hacia afuera, hacia abajo y en el sentido de las agujas del reloj.	C— hacia afuera, hacia arriba y hacia la izquierda.
251	¿Qué afirmación es verdadera con respecto a los sistemas de alta o baja presión?	2	A— Un área o cresta de alta presión es un área de aire ascendente.	B— Un área de baja presión es un área de aire ascendente.	C— Un área de alta presión es una depresión de aire descendente.
252	¿Cuál es una consideración operativa con respecto a la temperatura real del aire y la dispersión de la temperatura del punto de rocío?	2	A— La propagación de la temperatura disminuye a medida que disminuye la humedad relativa.	B— La propagación de la temperatura disminuye a medida que aumenta la humedad relativa.	C— La propagación de la temperatura aumenta a medida que aumenta la humedad relativa.
253	La relación del vapor de agua existente en el aire, en comparación con la cantidad máxima que podría existir a una temperatura dada, se llama	3	A— el punto de rocío.	B— punto de saturación.	C— humedad relativa.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
254	Cuando el aire caliente se mueve sobre un lago frío, ¿qué fenómeno meteorológico es probable que ocurra en el lado de sotavento del lago?	1	A— Niebla.	B— llovizna.	C— Nubosidad.
255	La precipitación que sucede debajo de las nubes pero que se evaporan antes de llegar al suelo se conocen como	1	A— virga.	B— sublimación.	C— estelas de condensación.
256	¿Cuál es el proceso mediante el cual se puede formar hielo en una superficie directamente a partir del vapor de agua en una noche fría y clara?	1	A— Sublimación.	B— Condensación.	C— Supersaturación.
257	¿Qué tipo de precipitación suele indicar lluvia helada en altitudes más altas?	3	A- Nieve	B— granizo.	C— Gránulos de hielo.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
258	¿A partir de qué medida de la atmósfera se puede determinar la estabilidad?	1	A— razon de lapso ambiental.	B— Presión atmosférica.	C— Diferencia entre temperatura estándar y temperatura superficial.
259	La formación de nubes predominantemente estratiformes o predominantemente cumuliformes depende de la	2	A- fuente de sustentación.	B— estabilidad del aire que se está elevando.	C: porcentaje del contenido de humedad del aire que se eleva.
260	La condición meteorológica normalmente asociada con el aire inestable es	3	A— nubes estratiformes.	B— visibilidad de regular a mala.	C— buena visibilidad, excepto en arena o nieve.
261	¿Cuál es una característica del aire estable?	2	A— Excelente visibilidad.	B— Visibilidad restringida.	C— Precipitación tipo lluvia.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
262	¿Aproximadamente a qué altitud sobre la superficie esperaría la base de las nubes cumuliformes si la temperatura del aire en la superficie es 77 ° F y el punto de rocío es 53 ° F?	3	A— 9,600 pies AGL.	B— 8.000 pies AGL.	C— 5.500 pies AGL.
263	¿Aproximadamente a qué altitud sobre la superficie esperaría la base de las nubes cumuliformes si la temperatura del aire en la superficie es 33 ° C y el punto de rocío es 15 ° C?	3	A— 4,100 pies AGL.	B— 6.000 pies AGL.	C— 7.200 pies AGL.
264	Si se forman nubes como resultado de que el aire húmedo y muy estable sea forzado a ascender por la ladera de una montaña, las nubes serán	3	A— tipo cirro sin desarrollo vertical ni turbulencia.	B— cumulonimbus con considerable desarrollo vertical y lluvias intensas.	C: tipo de estrato con poco desarrollo vertical y poca o ninguna turbulencia.
265	¿Qué nubes de nivel medio se caracterizan por lluvia, nieve o gránulos de hielo que plantean un problema grave de formación de hielo si las temperaturas están cerca o por debajo del punto de congelación?	1	A— Nimbostratus.	B— Altostratus lenticular.	C— Altocúmulos castellanus.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
266	(Refiérase a la Figura 2.) ¿Sobre qué área esperarías encontrar techos que consisten en posibles obstrucciones del terreno y condiciones IFR?	3	A— H.	B - F.	C— G.
267	(Refiérase a la Figura 2A.) Para propósitos generales de planificación de vuelo, ¿qué ruta esperarías tener principalmente condiciones VFR?	2	A— O para L.	B— O para C.	C—O para N.
268	Considere las siguientes características de la masa de aire: 1. Nubes cumuliformes. 2. Tasa de lapso estable. 3. Tasa de lapso inestable. 4. Nubes estratiformes y niebla. 5. Aire suave (por encima del nivel de fricción) y poca visibilidad. 6. Turbulencia hasta aproximadamente 10,000 pies y buena visibilidad excepto en áreas de precipitación. ¿Cuál de las características anteriores tiene una masa de aire húmedo, que es más fría que la superficie sobre la que pasa?	1	A— 1, 3 y 6.	B— 3, 4 y 5.	C— 2, 4 y 5.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
269	Una masa de aire húmedo e inestable se caracteriza por	2	A— mala visibilidad y aire suave.	B— nubes cumuliformes y lluvias torrenciales.	C— nubes estratiformes y precipitación continua.
270	¿Qué tipo de clima se asocia con un frente cálido en avance que tiene aire húmedo e inestable?	3	A— Nubes estratiformes, relámpagos, precipitación constante.	B— Nubes cumuliformes, aire suave, precipitación constante.	C— Nubes cumuliformes, aire turbulento, precipitación tipo lluvia.
271	Una masa de aire frío y húmedo que se calienta desde abajo se caracteriza, en parte, por	2	A— niebla y llovizna.	B— chubascos y tormentas eléctricas.	C— precipitación intensa continua.
272	¿Qué tipo de clima se puede esperar de un aire húmedo e inestable y una temperatura superficial muy cálida?	3	A— Niebla y estratos bajos.	B— Precipitaciones intensas y continuas.	C— Fuertes corrientes ascendentes y cumulonimbos.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
273	¿Cuál es una característica típica de una masa de aire estable?	3	A— Nubes cumuliformes.	B— Precipitación lluviosa.	C— Precipitación continua.
274	Una masa de aire húmedo y cálido que se enfría desde abajo se caracteriza, en parte, por	1	A— viento calmo.	B— nubes cumuliformes.	C— chubascos y tormentas eléctricas.
275	Las ondas frontales normalmente se forman en	3	A— frentes estacionarios u ocluidos.	B— frentes cálidos de movimiento lento o frentes ocluidos.	C— frentes fríos de movimiento lento o frentes estacionarios.
276	El aire frío que se mueve sobre una superficie cálida se caracteriza generalmente por	1	A— inestabilidad y lluvias.	B— estabilidad, niebla y llovizna.	C— inestabilidad y precipitación continua.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
277	Si se formara una ola en un frente estacionario que corre hacia el este y el oeste a través de los Estados Unidos, esa porción al este de la ola normalmente	2	A— permanezca estacionario con esa parte al oeste de la ola convirtiéndose en un frente frío.	B: se forma en un frente cálido y esa parte al oeste de la ola se convertiría en un frente frío.	C— convertirse en un frente frío y esa parte al oeste de la ola se convertiría en un frente cálido.
278	¿Qué afirmación es verdadera con respecto a una oclusión de frente frío?	1	A— El aire delante del frente cálido es más cálido que el aire detrás del frente frío.	B— El aire delante del frente cálido tiene la misma temperatura que el aire detrás del frente frío que adelanta.	C— El aire entre el frente cálido y el frente frío es más frío que el aire delante del frente cálido o el aire detrás del frente frío que adelanta.
279	Considere las siguientes afirmaciones sobre las ondas de viento de las montañas: 1. Las ondas de viento de las montañas siempre se desarrollan en una serie en el lado de ceñida (barlovento) de las crestas de las montañas. 2. En una onda de viento de montaña, el aire desciende bruscamente inmediatamente hacia el lado de sotavento de una cresta, antes de subir y bajar en un movimiento ondulatorio durante una distancia considerable corriente abajo. 3. Si el aire es húmedo y la onda es de gran amplitud, las nubes lenticulares (en forma de lente) marcan la cresta de la onda. 4. En una onda	1	A— 2 y 3.	B— 1, 2 y 3.	C— 1, 3 y 4.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
	típica, la mayor amplitud rara vez supera los 1,000 pies por encima de la elevación de la cresta. De las afirmaciones anteriores, seleccione las que sean verdaderas.				
280	Al volar bajo sobre terreno montañoso, crestas o cadenas montañosas, el mayor peligro potencial de las corrientes de aire turbulentas generalmente se encontrará en el	2	A— lado del viento cuando vuela con el viento.	B— lado del viento cuando vuela contra el viento.	C: lado de barlovento cuando vuela contra el viento.
281	La cizalladura del viento en niveles bajos, que resulta en un cambio repentino de la dirección del viento, puede ocurrir	3	A— después de que ha pasado un frente cálido.	B— cuando los vientos en la superficie son ligeros y variables.	C— cuando hay una inversión de temperatura de bajo nivel con vientos fuertes por encima de la inversión.
282	¿Qué condición podría esperarse si existe una fuerte inversión de temperatura cerca de la superficie?	2	A— Corrientes descendentes fuertes y constantes y aumento de OAT.	B— Una cizalladura del viento con la posibilidad de una pérdida repentina de velocidad aerodinámica.	C— Un aumento o disminución de OAT con una condición de viento constante.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
283	¿Cuál es la duración esperada de una microrráfaga individual?	3	A— Una microrráfaga puede durar hasta una hora.	B— Cinco minutos con vientos máximos que duran aproximadamente de 2 a 4 minutos.	C— Rara vez más de 15 minutos desde el momento en que la explosión golpea el suelo hasta que se disipa.
284	Las corrientes descendentes máximas en un encuentro de microrráfagas pueden ser tan fuertes como	1	A— 6.000 pies por minuto.	B— 4.500 pies por minuto.	C— 1500 pies por minuto.
285	¿Cuánto duran los vientos de máxima intensidad en una microrráfaga individual?	1	A— 2 a 4 minutos.	B— de 5 a 10 minutos.	C— 15 minutos.
286	(Consulte la Figura 13A.) ¿En qué región esperarías encontrar las mayores intensidades de turbulencia?	1	A— Región central de los EE. UU.	B— Sudeste de EE. UU.	C— Noroeste de EE. UU.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
287	¿Qué situación probablemente resultaría en lluvia helada?	1	A— La lluvia que cae del aire que tiene una temperatura de más de 0 ° C al aire que tiene una temperatura de 0 ° C o menos.	B— La lluvia que cae del aire que tiene una temperatura de 0 ° C o menos hacia el aire que tiene una temperatura de más de 0 ° C.	C— Lluvia que tiene una temperatura superenfriada de 0 ° C o menos que cae al aire que tiene una temperatura superior a 0 ° C.
288	La acumulación más rápida de hielo transparente en una aeronave en vuelo puede ocurrir con temperaturas entre 0 ° C y -15 ° C en	1	A— nubes cumuliformes.	B— nubes estratiformes.	C— cualquier nube o nieve seca.
289	Durante un vuelo IFR a campo traviesa, se formó escarcha que estima tiene 1/2 "de espesor en el borde de ataque de las alas. Ahora se encuentra debajo de las nubes a 2000 pies AGL y se acerca a su aeropuerto de destino en condiciones VFR. La visibilidad bajo las nubes es de más de 10 millas, los vientos en el aeropuerto de destino son de 8 nudos en la pista y la temperatura de la superficie es de 3 grados Celsius. Usted decide:	1	A— use una velocidad de aproximación y aterrizaje más rápida de lo normal.	B: acérquese y aterrice a su velocidad normal, ya que el hielo no es lo suficientemente grueso como para tener un efecto notable.	C— vuele su aproximación más lento de lo normal para disminuir el efecto de "sensación térmica" y romper el hielo.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
290	¿Cuál es una consideración operacional con respecto al englamamiento estructural de aeronaves?	3	A— No es necesario que una aeronave vuele a través de la lluvia o las gotas de nubes para que se forme hielo estructural.	B— Es más probable que se forme hielo transparente en un avión cuando vuela a través de nubes estratificadas o llovizna ligera.	C— Para que se forme hielo estructural, la temperatura en el punto donde la humedad golpea la aeronave debe ser de 0 ° C (32 ° F) o más fría.
291	(Consulte la Figura 13.) Los PIREP a lo largo de la costa oeste de los Estados Unidos indican	3	A: varias amenazas SLD.	B— formación de hielo ligera a espesa.	C— congelamiento ligero.
292	¿Cuáles son los requisitos mínimos para la formación de una tormenta eléctrica?	2	A— Suficiente humedad y acción lifting.	B— Humedad suficiente, razón de lapso inestable y acción de sustentación.	C— Elevados cúmulos, suficiente humedad y una zona frontal.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
293	Seleccione el enunciado verdadero correspondiente al ciclo de vida de una tormenta.	2	A— La etapa inicial de una tormenta siempre está indicada por el desarrollo de una nube nimbus.	B— El comienzo de la lluvia en la superficie de la Tierra indica la etapa madura de la tormenta.	C— El comienzo de la lluvia en la superficie de la Tierra indica la etapa de disipación de la tormenta.
294	¿Con qué tipo de tormentas es más probable que ocurran tornados?	3	A— Tormentas eléctricas tropicales durante la etapa de madurez.	B— Tormentas en línea de turbonada que se forman delante de los frentes cálidos.	C— Tormentas eléctricas en estado estacionario asociadas con frentes fríos o líneas de turbonada.
295	¿Qué característica está asociada con la etapa de cúmulos de una tormenta eléctrica?	2	A— Rayos frecuentes.	B— Corrientes ascendentes continuas.	C— Comienzo de la lluvia en la superficie.
296	¿Qué tipo de nube se asocia con turbulencias violentas y una tendencia a la producción de nubes en embudo?	1	A— Cumulonimbus mamma.	B— Standing lenticular.	C— Altocumulus castellanus.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
297	Una línea de turbonada generalmente se asocia con un	2	A— frente estacionario.	B: frente frío de movimiento rápido.	C: frente cálido de movimiento rápido.
298	<p>Considere las siguientes afirmaciones con respecto al granizo como un peligro durante el vuelo y seleccione las que sean correctas. 1. Existe una correlación entre la apariencia visual de las tormentas eléctricas y la cantidad de granizo dentro de ellas. 2. El granizo grande se encuentra más comúnmente en tormentas eléctricas que tienen fuertes corrientes ascendentes y un gran contenido de agua líquida. 3. El granizo se puede encontrar en cualquier nivel dentro de una tormenta, pero no en el aire limpio fuera de la nube de tormenta. 4. El granizo suele producirse durante la etapa de madurez de la vida útil de una tormenta. 5. Una nube de tormenta puede arrojar granizo hacia arriba y hacia afuera durante varias millas. Las declaraciones verdaderas son:</p>	1	A— 2, 4 y 5.	B— 1, 2 y 3.	C— 1, 2, 4 y 5.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
299	¿Qué afirmación es verdadera con respecto al peligro de granizo en vuelo?	3	A— El granizo suele ser producido por nubes altocúmulos.	B— La lluvia en la superficie indica la ausencia de granizo en lo alto.	C— Es posible que una nube de tormenta arroje granizo hacia afuera durante varias millas.
300	El granizo, un peligro durante el vuelo, es más probable que esté asociado con	3	A— cúmulos.	B— nubes estratocúmulos.	C— nubes cumulonimbus.
301	Lo más probable es que se encuentre granizo	1	A— debajo de la nube de yunque de un gran cumulonimbus.	B— durante la etapa de disipación del cumulonimbus.	C— por encima de la nube de cumulonimbus muy por encima del nivel de congelación.
302	Una condición necesaria para la formación de niebla es	3	A— aire tranquilo.	B— humedad visible.	C— alta humedad relativa.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
303	¿En qué condiciones es más probable que se produzca niebla de radiación?	2	A— El aire caliente y húmedo es forzado a subir ladera por los vientos ligeros, lo que hace que el aire se enfríe y se condense.	B— Humedad alta durante las primeras horas de la tarde, noche fresca y despejada con vientos suaves y topografía favorable.	C— Dispersión de baja temperatura / punto de rocío, condiciones de viento en calma, presencia de núcleos hidroscópicos, nubosidad baja y topografía favorable.
304	La niebla de advección se forma como resultado de	1	A— aire húmedo que se mueve sobre una superficie más fría.	B— la adición de humedad a una masa de aire frío cuando se mueve sobre una masa de agua.	C: el suelo enfría el aire adyacente a la temperatura del punto de rocío en noches claras y tranquilas.
305	Con respecto a la niebla de advección, ¿qué afirmación es verdadera?	3	A— Se forma casi exclusivamente por la noche o cerca del amanecer.	B— Se forma cuando el aire inestable se enfría adiabáticamente.	C— Puede aparecer repentinamente durante el día o la noche, y es más persistente que la niebla de radiación.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
306	¿Qué peligro en vuelo se asocia más comúnmente con los frentes cálidos?	3	A— Niebla de tierra.	B— Niebla de advección.	C— Niebla inducida por precipitaciones.
307	Puede anticipar niebla cuando la dispersión del punto de rocío de temperatura es	3	A— 15 ° F o menos y disminuyendo.	B— 15 ° F o más y en aumento.	C— 5 ° F o menos y disminuyendo.
308	La niebla asociada con un frente cálido es el resultado de la saturación debida a	2	A— enfriamiento nocturno.	B— evaporación de la precipitación.	C— evaporación de la humedad superficial.
309	En referencia a la turbulencia en aire despejado (CAT), las áreas que deben evitarse son aquellas donde la cizalladura del viento horizontal excede	1	A— 40 nudos por 150 millas.	B— 10 nudos por 50 millas.	C— 6 nudos por cada 1,000 pies.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
310	(Consulte la Figura 3.) ¿Qué estación informa que el viento está en calma?	1	A— KDAL.	B— KFTW.	C— KTYR.
311	(Refiérase a la Figura 3.) ¿Cuál es la duración reportada de la lluvia en el momento de la observación en KAUS?	2	A— 25 minutos.	B— 26 minutos	C— 36 minutos.
312	(Refiérase a la Figura 3.) ¿Cuál es la duración reportada de la lluvia en el momento de la observación en KBRO?	2	A— 25 minutos.	B— 6 minutos.	C— 19 minutos.
313	Considere las siguientes declaraciones con respecto a un Informe meteorológico de rutina de la aviación (METAR). 1. Una entrada de visibilidad vertical no constituye un techo. 2. La niebla (FG) se puede informar solo si la visibilidad es inferior a 5/8 de milla. 3. La capa del techo se designará con una “C”. 4. La niebla (BR) se puede informar solo si la visibilidad es	1	A— 2, 4 y 6.	B— 2, 3 y 5.	C— 1, 2, 5 y 6.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	de 5/8 de milla hasta seis millas. 5. Las temperaturas informadas por debajo de cero tendrán el prefijo “-”. 6. No existe ninguna disposición para informar sobre oscurecimientos parciales. Seleccione las declaraciones verdaderas.				
314	(Consulte la Figura 3.) ¿Qué estación informa el techo de nubes más bajo?	2	A— KAMA.	B— KFTW.	C— KDAL.
315	(Refiérase a la Figura 3.) La temperatura / punto de rocío en KAUS es	1	A— 4 ° C.	B - 4 ° F.	C: 7 ° C.
316	(Consulte la Figura 3.) En el informe de KBRO, ¿cuál es el límite máximo informado?	3	A— 2,000 pies.	B— 13.000 pies.	C— 25.000 pies.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
317	DADO: KOUN 151355Z AUTO 22010KT 10SM CLR BLO 120 13/10 A2993 RMK A02 \$. El informe de ASOS indica que la ubicación es	2	A— reportando una temperatura de 45 ° F.	B— posiblemente necesite mantenimiento.	C— aumentado con un observador meteorológico.
318	DADO: KPNC 131215 AUTO 33025KT 1 / 2SM OVC005 00 / M03 A2990 RMK A02 SLPNO. Este informe de ASOS indica que el	3	A— falta la temperatura.	B: informes de la estación cada 15 minutos.	C— la presión a nivel del mar no está disponible.
319	¿Qué afirmación es verdadera con respecto a los sistemas de informes meteorológicos de ASOS / AWOS?	2	A— Cada estación AWOS es parte de una red nacional de estaciones de informes meteorológicos.	B— Las ubicaciones de ASOS realizan las funciones de observación meteorológica necesarias para generar informes METAR.	C— Tanto ASOS como AWOS tienen la capacidad de informar altitud de densidad, siempre que exceda la elevación del aeropuerto en más de 1,000 pies.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
320	(Consulte la Figura 4). El viento y la temperatura a 12,000 pies MSL según lo informado por un piloto son	3	A— 090 ° a 21 nudos y -9 °.	B— 090 ° a 21 MPH y -9 ° F.	C— 080 ° a 21 nudos y -7 ° C.
321	(Consulte la Figura 4). La intensidad de la turbulencia reportada a una altitud específica es	3	A— moderado de 5,500 pies a 7,200 pies.	B— moderado a 5.500 pies y 7.200 pies.	C— ligera de 5.500 pies a 7.200 pies.
322	(Consulte la Figura 4). Si la elevación del terreno es de 1,295 pies MSL, ¿cuál es la altura sobre el nivel del suelo de la base del techo?	1	A— 505 pies AGL.	B— 6.586 pies AGL.	C— 1,295 pies AGL.
323	(Consulte la Figura 4). La base y la parte superior de la capa nublada informada por un piloto son	3	A— 1.800 pies MSL y 5.500 pies MSL.	B— 5.500 pies AGL y 7.200 pies MSL.	C— 7,200 pies MSL y 8,900 pies MSL.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
324	(Consulte la Figura 5.) ¿Cuál es el período válido para el TAF para KMEM?	2	A— 1800Z a 2400Z.	B— 1218Z a 1324Z.	C— 1200Z a 1200Z.
325	¿Qué fuente primaria debería utilizarse para obtener información meteorológica de pronóstico en su destino para la ETA planificada?	3	A— Carta de vientos en altura.	B— Gráficos de representación meteorológica.	C— Pronóstico de aeródromo terminal (TAF).
326	(Consulte la Figura 5.) En el TAF para KMEM, ¿qué significa “SHRA”?	1	A— Chubascos de lluvia.	B— Se espera un cambio en la dirección del viento.	C— Es posible un cambio significativo en las precipitaciones
327	(Consulte la Figura 5). Entre las 1000Z y las 1200Z, se pronostica que la visibilidad en KMEM será	3	A— 6 millas terrestres.	B— 1/2 milla terrestre.	C— 3 millas terrestres.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
328	La visibilidad vertical se muestra en los informes Terminal Aerodrome Forecasts (TAF) cuando el cielo está	2	A— nublado.	B— oscurecido.	C— parcialmente oscurecido.
329	Cuando la visibilidad es superior a 6 SM en un TAF, se expresa como	2	A— 6PSM.	B— P6SM.	C— 6SMP.
330	¿Cuál es el pronóstico de cizalladura del viento en el siguiente TAF? TAF KCVG 231051Z 231212 12012KT 4SM -RA BR OVC008 WS005 / 27050KT TEMPO 1719 1 / 2SM -RA FG FM1930 09012KT 1SM -DZ BR VV003 BECMG 2021 5SM HZ =	3	A— 5 pies AGL desde 270 ° a 50 KT.	B— 50 pies AGL desde 270 ° a 50 KT.	C— 500 pies AGL desde 270 ° a 50 KT.
331	(Consulte la Figura 5.) En el TAF de KOKC, el cielo despejado se vuelve	2	A— nublado a 200 pies con la probabilidad de volverse nublado a 400 pies durante el período de pronóstico entre 2200Z y 2400Z.	B— nublado a 2,000 pies durante el período de pronóstico entre 2200Z y 2400Z.	C: nublado a 200 pies con un 40% de probabilidad de estar nublado a 600 pies durante el período de pronóstico entre las 2200Z y las 2400Z.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
332	Para determinar el nivel de congelación y las áreas de probable formación de hielo en el aire, debe consultar	2	A— un TAF.	B— un AIRMET o SIGMET.	C— un METAR.
333	Para determinar mejor las condiciones meteorológicas generales de pronóstico que cubren una región de información de vuelo, el piloto debe consultar	1	A— Pronósticos gráficos para la aviación (GFA).	B— Pronósticos de área terminal (TAF).	C— Mapas de satélite.
334	(Refiérase a la Figura 7.) ¿Qué viento se pronostica para STL a 9,000 pies?	1	A— 230 ° verdadero a 32 nudos.	B— 230 ° magnético a 25 nudos.	C— 230 ° verdadero a 25 nudos.
335	(Refiérase a la Figura 7.) Determine el pronóstico de viento y temperatura en altura para DEN a 9,000 pies.	3	A— 230 ° verdadero a 53 nudos, temperatura -47 ° C.	B— 230 ° magnético a 53 nudos, temperatura 47 ° C.	C— 230 ° verdadero a 21 nudos, temperatura -4 ° C.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
336	(Consulte la Figura 7.) Determine el pronóstico de viento y temperatura en altura para MKC a 6,000 pies.	2	A— 050 ° verdadero a 7 nudos, falta la temperatura.	B— 200 ° verdadero a 6 nudos, temperatura + 3 ° C.	C— 200 ° C magnético a 6 nudos, temperatura + 3 ° C.
337	¿Qué aviso en vuelo contendría información sobre engelamiento severo?	2	A - PI R EP.	B— SIGMET.	C— SIGMET CONVECTIVO.
338	¿Qué información contiene un SIGMET CONVECTIVO en los Estados Unidos limítrofes?	2	A— Tormentas eléctricas moderadas y vientos en la superficie superiores a 40 nudos.	B— Tornados, tormentas eléctricas incrustadas y granizo de 3/4 de pulgada o más de diámetro.	C— Engelamiento severo, turbulencia severa o tormentas de polvo generalizadas que reducen la visibilidad a menos de 3 millas.
339	¿Se emiten SIGMET convectivos para qué condiciones climáticas?	3	A— Cualquier tormenta con un nivel de gravedad VIP 2 o más.	B— Nubes cumulonimbus con cimas por encima de la tropopausa y tormentas con granizo de 1/2	C— Tormentas eléctricas incrustadas, líneas de tormentas eléctricas y tormentas eléctricas

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
				pulgada o nubes en forma de embudo.	con granizo o tornados de 3/4 de pulgada.
340	¿Qué información se cubriría en un AIRMET?	2	A— Turbulencia severa.	B— Extenso oscurecimiento de la montaña.	C— Granizo de 3/4 de pulgada o más de diámetro.
341	En una carta meteorológica de análisis de superficie, las isobaras suelen estar espaciadas a intervalos de	2	A— 2 milibares.	B— 4 milibares.	C— 6 milibares.
342	La posición de los frentes y los sistemas de presión (a la hora del gráfico) se determina mejor refiriéndose a un	1	A— Cuadro de análisis de superficie.	B— Cuadro de resumen de radar.	C— Gráfico de representación meteorológica.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
343	(Consulte la Figura 8.) ¿Qué significa el símbolo 12 en una carta meteorológica de análisis de superficie?	1	A— Línea de chubascos.	B— Frente ocluido.	C— Cresta de alta presión.
344	(Consulte la Figura 9.) ¿Qué símbolo utilizado en un gráfico meteorológico de análisis de superficie representa un frente cálido en disipación?	2	A— 1.	B— 2.	C— 3.
345	(Consulte la Figura 9.) ¿Qué símbolo utilizado en un gráfico meteorológico de análisis de superficie representa un frente ocluido que se disipa?	1	A— 4.	B— 3.	C— 2
346	¿A partir de cuál de las siguientes opciones se puede determinar la temperatura observada, el viento y la dispersión de temperatura / punto de rocío a niveles de vuelo especificados?	3	A— Gráficos de estabilidad.	B— Pronósticos de vientos en altura.	C— Gráficos de presión constante.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
347	<p>Cuando se utiliza una tabla de análisis de presión constante para planificar un vuelo a 10,000 pies MSL, ¿a qué análisis debe referirse el piloto?</p>	2	A— Análisis de 850 milibares	B— Análisis de 700 milibares.	C— Análisis de 500 milibares.
348	<p>(Refiérase a la Figura 15.) ¿Qué porcentaje de cobertura de tormentas eléctricas severas se pronostica que ocurrirá en el área de riesgo moderado en el centro-norte de los Estados Unidos?</p>	1	A— 6 a 10.	B— 10 a 50.	C— 50 a 90.
349	<p>Con respecto a los gráficos de perspectivas convectivas, cuando se esperan tormentas eléctricas severas bien organizadas, pero en pequeñas cantidades y / o con poca cobertura, el riesgo se denomina</p>	3	A- POSIBLE.	B - MDT.	C - SLGT.
350	<p>(Consulte la Figura 16.) Las cimas de eco sobre el norte de Indiana en el pronóstico del tiempo convectivo son</p>	1	A— 50.000 pies.	B— 35.000 pies.	C— 45.000 pies.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
351	(Refiérase a la Figura 16.) ¿Se pronostica que la celda sobre el centro de Indiana se moverá en qué dirección?	2	A— Noroeste a 35 nudos.	B— Sureste a 32 nudos.	C— Estacionario.
352	¿Cómo se indicará un área de actividad de tormenta eléctrica que puede crecer hasta una intensidad severa en el Cuadro de pronóstico de clima severo?	2	A— SLGT dentro de las áreas sombreadas.	B— APCHG dentro de cualquier área.	C— RVS dentro de cualquier área
353	Cuando se desvía a un aeropuerto alternativo debido a una emergencia, los pilotos deben	3	A: confíe en la radio como método principal de navegación.	B— complete todo el trazado, la medición y los cálculos involucrados antes de realizar el desvío.	C— aplique cálculos, estimaciones y otros métodos abreviados apropiados para desviar al nuevo curso lo antes posible.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
354	Al realizar la conversión de rumbo verdadero a rumbo magnético, el piloto debe	2	A— reste la variación del este y el ángulo de corrección del viento a la derecha.	B— sumar la variación del oeste y restar el ángulo de corrección del viento a la izquierda.	C: reste la variación del oeste y agregue el ángulo de corrección del viento a la derecha.
355	Al realizar la conversión de rumbo magnético a rumbo verdadero, un piloto debe	1	A— agregue variación hacia el este sin importar el rumbo.	B— agregue variación hacia el oeste sin importar el rumbo.	C— reste la variación hacia el este cuando esté en un rumbo de 360°.
356	Al realizar la conversión de rumbo verdadero a rumbo verdadero, un piloto debe	3	A— agregue el ángulo de corrección del viento a la derecha.	B— agregue el ángulo de corrección de la desviación a la izquierda.	C: reste el ángulo de corrección del viento a la derecha.
357	La diferencia angular entre el norte verdadero y el norte magnético es	2	A— desviación magnética.	B— variación magnética.	C— error de aceleración de la brújula.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
358	¿Qué enunciado sobre longitud y latitud es verdadero?	2	A— Las líneas de longitud son paralelas al Ecuador.	B— Las líneas de longitud cruzan el Ecuador en ángulo recto.	C— La línea de latitud de 0 ° pasa por Greenwich, Inglaterra.
359	Al planificar un vuelo a distancia, las mediciones del rumbo real en una carta aeronáutica seccional deben realizarse en un meridiano cerca del punto medio del rumbo porque el	2	A— los valores de las líneas isogónicas cambian de un punto a otro.	B— los ángulos formados por líneas de longitud y la línea de rumbo varían de un punto a otro.	C— los ángulos formados por líneas isogónicas y líneas de latitud varían de un punto a otro.
360	(Consulte la Figura 44.) ¿Dónde comienza el piso del espacio aéreo controlado sobre Ft? Worth Alliance (AFW) Aeropuerto (área 1)?	1	A- superficie.	B— 700 pies AGL.	C— 4000 pies MSL.
361	(Consulte la Figura 44.) El espacio aéreo sobre el aeropuerto de Addison (área 4) se clasifica como	1	A— Clase D por debajo de 3,000 pies.	B— Clase B desde la superficie hasta 10,000 pies.	C— Clase D desde la superficie hasta 3000 pies inclusive.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
362	(Refiérase a la Figura 44.) ¿Qué altitud se debe seleccionar para evitar operar en espacio aéreo Clase B en un vuelo desde el Aeropuerto Northwest (área 2) al Aeropuerto McKinney (área 5)?	1	A— 2,500 pies MSL.	B— 3,000 pies MSL.	C— 3,500 pies MSL.
363	(Consulte la Figura 44.) Un avión despegue del aeropuerto Hicks (área 1) y vuela hacia el noreste hacia el aeropuerto Northwest (área 2). ¿Qué altitud máxima se puede volar para permanecer bajo el espacio aéreo de clase B?	2	A— 4000 pies MSL.	B— 2,500 pies MSL.	C— 3,200 pies MSL.
364	(Refiérase a la Figura 44.) ¿Qué equipo de aviónica mínimo es necesario para operar en el espacio aéreo por debajo de 3,000 pies MSL sobre el Aeropuerto del Noroeste (área 2)?	2	A— No se requiere ninguno.	B— Transpondedor y altímetro codificador.	C— Equipo de radiocomunicación bidireccional, transpondedor y altímetro codificador.
365	(Consulte la Figura 44.) ¿Cuándo, si es que alguna vez, se requieren comunicaciones de radio bidireccionales mientras se está en ruta desde el aeropuerto de Lancaster (área 3) directamente al aeropuerto de McKinney (área 5) a 2,700 pies MSL?	2	A— No se requiere ninguno.	B— Antes de ingresar al espacio aéreo Clase B.	C— Inmediatamente después del despegue, ya que el aeropuerto está ubicado dentro del espacio aéreo Clase B.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
366	(Consulte la Figura 44.) Seleccione la declaración correcta sobre las operaciones VFR especiales en el aeropuerto de Addison (área 4).	2	A— No se permiten operaciones VFR especiales.	B— Estas operaciones están permitidas en todo momento.	C— Se prohíbe a los aviones realizar operaciones VFR especiales.
367	(Consulte la Figura 44.) Seleccione la declaración correcta sobre la obstrucción 7 SM al oeste del Aeropuerto McKinney (área 5).	2	A— La obstrucción no está iluminada.	B— La obstrucción tiene luces de alta intensidad.	C— La elevación de la parte superior de la obstrucción es de 729 pies AGL.
368	(Consulte la Figura 44.) Un avión despegue del aeropuerto Hicks (área 1) y vuela hacia el noreste hacia el aeropuerto Northwest (área 2). ¿Qué cifra de elevación máxima garantizaría el despeje de obstáculos durante el vuelo?	1	A— 3,200 pies MSL.	B— 1,700 pies MSL.	C— 1,900 pies MSL
369	(Refiérase a la Figura 45.) ¿Dónde comienza el piso del espacio aéreo controlado sobre el Aeropuerto McCampbell (área 1)?	2	A. superficie.	B— 718 pies MSL.	C— 700 pies MSL.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
370	(Consulte la Figura 45.) El espacio aéreo controlado ubicado en Corpus Christi VORTAC (área 5) comienza en	2	A— la superficie.	B— 700 pies AGL.	C— 1,200 pies MSL.
371	(Consulte la Figura 45.) ¿Cuándo se requieren comunicaciones de radio bidireccionales en un vuelo desde el aeropuerto Bishop (área 4) al aeropuerto McCampbell (área 1) a una altitud de 2,000 pies MSL?	1	A— Entrar en el espacio aéreo Clase C de Corpus Christi.	B— Salir y entrar a las áreas de alerta y entrar al espacio aéreo Clase C de Corpus Christi.	C— Salir y entrar en las áreas de alerta, entrar al espacio aéreo Clase C de Corpus Christi y pasar por el espacio aéreo Clase D de Cabaniss Field.
372	(Consulte la Figura 45.) Suponiendo el permiso del propietario, ¿qué equipo de aviónica mínimo se requiere para operar en el aeropuerto de Cuddihy (área 8)?	3	A— Equipo de comunicaciones por radio bidireccional.	B— Ninguno, si la altitud permanece en o por debajo de 1,200 pies MSL.	C— Equipos de radiocomunicación bidireccional y transpondedor con altímetro codificador.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
373	(Consulte la Figura 45.) El espacio aéreo que comienza en la superficie que recubre NAS Kingsville (área 2) es	2	A— un área de alerta.	B— Espacio aéreo Clase D.	C— un área de operaciones militares (MOA).
374	(Consulte la Figura 45.) ¿Cuáles son los requisitos para operar en el área de alerta (área 6) justo al oeste del Aeropuerto Internacional de Corpus Christi (área 3)?	3	A— Se requiere contacto con el control de aproximación en la frecuencia 120.9.	B— Se debe obtener permiso previo de la agencia controladora.	C— No hay requisitos, pero los pilotos deben ser extremadamente cautelosos debido a la extensa capacitación de los estudiantes.
375	(Consulte la Figura 45.) Durante un vuelo desde el aeropuerto Alice (área 7) al aeropuerto McCampbell (área 1) a 5.500 pies MSL, ¿cuándo, si es que alguna vez, se requiere un transpondedor?	2	A— No se requiere transpondedor.	B— Requerido al sobrevolar el espacio aéreo Clase C de Corpus Christi.	C— Requerido al salir y entrar a las áreas de alerta y sobrevolar el espacio aéreo Clase C de Corpus Christi
376	(Consulte la Figura 45.) ¿Cuál es la elevación de la parte superior de la obstrucción ubicada aproximadamente a 3 NM al noroeste del aeropuerto McCampbell (área 1)?	3	A— 280 pies AGL.	B— 353 pies MSL.	C— 315 pies MSL.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
377	(Consulte la Figura 45.) ¿Cuál es la elevación del aeropuerto Thomas (T69) (área 5)?	3	A— 122 pies MSL	B— 43 pies MSL.	C— 48 pies MSL
378	(Consulte la Figura 46.) ¿Dónde comienza el piso del espacio aéreo controlado sobre el aeropuerto de Half Moon Bay (área 1)?	2	A- superficie.	B— 700 pies AGL.	C— 5,000 pies MSL.
379	(Consulte la Figura 46.) ¿Cuándo se requieren comunicaciones de radio bidireccionales en un vuelo desde el aeropuerto de Gness (área 4) al aeropuerto de Livermore (área 5) a una altitud de 3500 pies AGL? Al entrar	2	A— el espacio aéreo de Clase B.	B— el espacio aéreo clase D del aeropuerto de Livermore.	C— tanto el espacio aéreo de Clase B como el espacio aéreo de Clase D del Aeropuerto de Livermore.
380	(Refiérase a la Figura 46.) ¿Cuál es la altura del espacio aéreo Clase D sobre el Aeropuerto de Livermore (área 5)?	1	A— 2,900 pies MSL.	B— 3,000 pies AGL.	C— Base del espacio aéreo Clase B suprayacente.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
381	(Consulte la Figura 46.) Mientras está en un vuelo desde el aeropuerto de Livermore (área 5) al aeropuerto de Gnos (área 4), se comunica con el Control de Aproximación de San Francisco y solicita autorización a través del espacio aéreo de Clase B. El controlador indica "Contacto de radar, en espera". ¿Qué estás autorizado a hacer?	3	A— Puede ingresar al espacio aéreo ya que el controlador le informó "Contacto de radar".	B— Puede ingresar al espacio aéreo ya que ha establecido comunicaciones de radio bidireccionales.	C— No puede ingresar al espacio aéreo hasta que haya recibido la autorización de ATC.
382	(Consulte la Figura 46.) ¿A qué altitud comienza el espacio aéreo de Clase B sobre el aeropuerto de Hayward (área 3)?	3	A- superficie.	B— 1,500 pies MSL.	C— 3,000 pies MSL.
383	(Consulte la Figura 46.) ¿A qué altitud termina el espacio aéreo Clase D sobre el Aeropuerto de Hayward (área 3)?	2	A- superficie.	B— 1,499 pies MSL.	C— 3,000 pies MSL
384	(Consulte la Figura 46.) ¿Cuál es el techo del espacio aéreo Clase C que rodea al Aeropuerto Internacional de San José (área 2)?	2	A— 2,500 pies AGL.	B— 4000 pies MSL.	C— 6,000 pies MSL.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
385	(Consulte la Figura 46.) El equipo de aviónica mínimo necesario para operar en el espacio aéreo por encima de 10,000 pies MSL sobre el Aeropuerto Internacional de San Francisco (área 6) es	1	A— transpondedor y altímetro codificador.	B— equipo de comunicaciones por radio bidireccional.	C— equipo de radiocomunicación bidireccional, transpondedor y altímetro codificador.
386	(Consulte la Figura 46.) ¿Qué indica la figura 2 4 (área 3)?	1	A— Cifra de elevación máxima para ese cuadrante	B— Altitud mínima segura al acercarse a San Francisco.	C— Altura sobre el suelo de la obstrucción más alta para ese cuadrante.
387	(Consulte la Figura 46.) Un avión despegue del aeropuerto de Gnoos (área 4) y vuela hacia el este hasta el aeropuerto de Rio Vista (área 7). ¿Qué cifra de elevación máxima garantizaría el despeje de obstáculos durante el vuelo?	3	A— 2,200 pies MSL.	B— 4.200 pies MSL.	C— 3,200 pies MSL.
388	(Consulte la Figura 46.) El área al sur de GNOSS (área 4) es un	3	A— zona de vuelo libre.	B— área de lanzamiento de paracaídas.	C— aeropuerto cerrado

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
389	(Consulte la Figura 40.) La línea del punto A al punto B del triángulo del viento representa	1	A— verdadero rumbo y velocidad aérea.	B— rumbo verdadero y velocidad terrestre.	C— velocidad respecto al suelo y rumbo verdadero.
390	(Consulte la Figura 40.) La línea del punto C al punto B del triángulo del viento representa	2	A: velocidad y rumbo.	B— velocidad respecto al suelo y rumbo verdadero.	C: rumbo verdadero y velocidad respecto al suelo.
391	(Consulte la Figura 40.) La línea del punto C al punto A del triángulo del viento representa	1	A: dirección y velocidad del viento.	B— rumbo verdadero y velocidad terrestre.	C: rumbo verdadero y velocidad respecto al suelo.
392	DADO: Senda de salida ..... directo Hora de despegue ..... 1030 DST Vientos durante el ascenso..... 180 ° a 30 kts Rumbo verdadero durante el ascenso ..... 160 ° Elevación del aeropuerto ..... 1,500 pies Verdadera velocidad..... 125 nudos Ritmo de ascenso..... .500 pies /	2	A: 20 NM y 1047 DST.	B— 23 NM y 1044 DST.	C: 25 NM y 1047 DST.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	min ¿Cuál sería la distancia y el tiempo para alcanzar los 8.500 pies MSL?				
393	DADO: Senda de salida ..... directo Hora de despegue ..... 1435Z Vientos durante el ascenso ..... 175 ° a 25 kts Rumbo verdadero durante el ascenso ..... 155 ° Elevación del aeropuerto ... 2000 pies Verdadera velocidad..... 130 nudos Regimen de ascen..... 500 pies / min ¿Cuál sería la distancia y el tiempo para alcanzar los 8,000 pies MSL?	3	A— 27 NM y 1455Z.	B— 24 NM y 1452Z.	C: 21 NM y 1447Z.
394	En un vuelo a campo traviesa, el punto X se cruza en 1015 local. ¿Cuál es su hora prevista de llegada al punto Y? Utilice la siguiente información para determinar su ETA. Distancia entre X y Y ..... 32 NM Curso verdadero ..... 100 ° Pronóstico de viento ..... 240 ° a 25 kts Altitud de presión ..... 5.500 pies Temperatura ambiente ..... + 05 ° C Velocidad	3	A— 1033 local.	B— 1031 local.	C— 1029 local.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
	aerodinámica indicada ..... 110 nudos				
395	DADO: Distancia ..... 300 NM T rumbo curso ..... ..... 260 ° Viento ..... 245 ° a 45 nudos Verdadera velocidad aérea ..... 119 nudos Tasa de consumo de combustible ..... 12.7 gal / hr ¿Cuál sería la velocidad aproximada sobre el suelo y la cantidad de combustible consumida?	3	A— 75 nudos; 49,1 galones.	B— 84 nudos; 46,1 galones.	C— 75 nudos; 50,8 galones.
396	DADO: Distancia ..... 200 NM Curso verdadero ..... ..... 320 ° Viento ..... 215 ° a 25 nudos Verdadera velocidad aérea ..... 116 nudos Tasa de consumo de combustible ..... 19 gal / hr ¿Cuál sería la	2	A— 132 nudos; 28,9 galones.	B— 120 nudos; 31,7 galones.	C— 115 nudos; 33,1 galones.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	velocidad aproximada sobre el suelo y la cantidad de combustible consumida?				
397	DADO: Curso verdadero ..... 258 ° Variación ..... ..... 10 ° E Velocidad aerodinámica indicada ..... 142 kts Temperatura ambiente ..... + 05 ° C Altitud de presión ..... 6.500 pies Pronóstico de viento ..... 350 ° a 30 kts En estas condiciones, el rumbo magnético y la velocidad terrestre serían aproximadamente	1	A— 260 ° y 155 nudos.	B— 270 ° y 157 nudos.	C— 280 ° y 155 nudos.
398	DADO: Curso verdadero ..... 330 ° Variación ..... ..... 15 ° E Velocidad aerodinámica indicada ..... 160 kts Temperatura ambiente ..... - 10 ° C Altitud de presión ..... 4.500 pies Pronóstico de viento ..... 090 ° a 25 kts En estas condiciones, el rumbo	1	A— 323 ° y 177 nudos.	B— 332 ° y 166 nudos.	C— 340 ° y 177 nudos.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	magnético y la velocidad terrestre serían aproximadamente				
399	<p>DADO: Curso verdadero ..... 238 °</p> <p>Variación ..... 3 ° W Velocidad aerodinámica indicada ..... 160 kts</p> <p>Temperatura ambiente ..... - 15 ° C Altitud de presión ..... 8.500 pies</p> <p>Pronóstico de viento ..... 160 ° a 25 kts En estas condiciones, el rumbo magnético y la velocidad terrestre serían aproximadamente</p>	2	A— 224 ° y 171 nudos.	B— 233 ° y 171 nudos.	C— 241 ° y 178 nudos.
400	Si un rumbo real de 135 ° da como resultado una trayectoria terrestre de 130 ° y una velocidad aerodinámica real de 135 nudos da como resultado una velocidad terrestre de 140 nudos, el viento sería de	3	A— 019 ° y 12 nudos.	B— 200 ° y 13 nudos.	C— 246 ° y 13 nudos

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
401	Si un rumbo verdadero de 350 ° da como resultado una trayectoria terrestre de 335 ° y una velocidad aerodinámica verdadera de 140 nudos da como resultado una velocidad terrestre de 115 nudos, el viento sería de	2	A— 015 ° y 30 nudos.	B— 035 ° y 40 nudos.	C— 290 ° y 40 nudos.
402	Si un rumbo verdadero de 230 ° da como resultado una trayectoria terrestre de 250 ° y una velocidad aerodinámica verdadera de 160 nudos da como resultado una velocidad terrestre de 175 nudos, el viento sería de	1	A— 135 ° y 59 nudos.	B— 165 ° y 60 nudos.	C— 343 ° y 60 nudos.
403	¿Qué distancia recorrerá una aeronave en 2-1 / 2 minutos con una velocidad respecto al suelo de 98 nudos?	3	A— 2,45 NM.	B— 3,35 NM.	C: 4,08 NM.
404	¿Qué distancia recorrerá una aeronave en 3-1 / 2 minutos si su velocidad respecto al suelo es de 165 nudos?	2	A— 5,8 NM.	B- 9,6 NM.	C: 12,8 NM.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
405	Si el consumo de combustible es de 15,3 galones por hora y la velocidad sobre el suelo es de 167 nudos, ¿cuánto combustible se necesita para que una aeronave viaje 620 NM?	3	A— 63 galones.	B— 60 galones.	C— 57 galones.
406	Si una aeronave consume 91 libras de combustible por hora y la velocidad respecto al suelo es de 168 nudos, ¿cuánto combustible se necesita para viajar 457 NM?	3	A— 291 libras	B— 265 libras.	C— 248 libras.
407	Combustible utilizable en el despegue ..... 36 gal Tasa de consumo de combustible ..... 12.4 gal / hr Velocidad constante sobre el suelo ..... 140 nudos Tiempo de vuelo desde el despegue ... 48 min ¿cuánto más se puede volar un avión con VFR diurno?	2	A— 294 NM.	B— 224 NM.	C: 189 NM.
408	DADO: Combustible utilizable en el despegue ..... 36 gal Tasa de consumo de combustible ..... 12.4 gal / hr Velocidad constante sobre el suelo ..... 140 nudos Tiempo de vuelo desde el despegue ... 48 min ¿cuánto más	1	A— 189 NM.	B— 224 NM.	C: 294 NM.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
	lejos se puede volar un avión con VFR nocturno?				
409	DADO: Combustible utilizable en el despegue ... 40 gal Tasa de consumo de combustible ..... 12.2 gal / hr Velocidad constante sobre el suelo ..... 120 nudos Tiempo de vuelo desde el despegue ..... 1 h 30 min ¿cuánto más lejos se puede volar un avión con VFR nocturno?	3	A— 216 NM.	B— 156 NM.	C: 121 NM.
410	En un vuelo de travesía, se cruza el punto A a las 15.00 horas y el plan es llegar al punto B a las 15.30 horas. Utilice la siguiente información para determinar la velocidad aerodinámica indicada requerida para alcanzar el punto B según lo programado. Distancia entre A y B ..... 70 NM Pronóstico de viento ..... 310 ° a 15 kts Altitud de presión ..... 8.000 pies Temperatura ambiente ..... - 10 ° C Curso verdadero ..... 270 ° La velocidad aerodinámica indicada requerida sería aproximadamente	2	A— 126 nudos.	B— 137 nudos.	C— 152 nudos.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
411	<p>En un vuelo a campo traviesa, el punto X se cruza a las 1015 y se espera la llegada al punto Y a las 1025. Utilice la siguiente información para determinar la velocidad indicada requerida para alcanzar el punto Y según lo programado.</p> <p>Distancia entre X e Y ..... 27 NM            Pronóstico de viento ..... 240 ° a 30 kts            Altitud de presión ..... 5.500 pies            Temperatura ambiente ..... + 05 ° C            Curso verdadero ..... 100 °            La velocidad aerodinámica indicada requerida sería aproximadamente</p>	3	A— 162 nudos.	B— 140 nudos.	C— 128 nudos.
412	<p>En un vuelo de travesía, el punto X se cruza a las 1550 y el plan es llegar al punto Y a las 1620. Utilice la siguiente información para determinar la velocidad indicada requerida para alcanzar el punto Y según lo programado.</p> <p>Distancia entre X e Y ..... 70 NM            Pronóstico de viento ..... 115 ° a 25 kts            Altitud de presión ..... 9.000 pies            Temperatura ambiente ..... - 05 ° C            Curso verdadero .....</p>	2	A— 138 nudos.	B— 143 nudos.	C— 162 nudos.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	088 ° La velocidad aerodinámica indicada requerida sería aproximadamente				
413	Después de que se hayan volado 141 millas desde el punto de partida, la posición de la aeronave se encuentra a 11 millas de su rumbo. Si quedan 71 millas por volar, ¿qué corrección total aproximada se debe hacer para converger en el destino?	3	A - 8 °.	B - 11 °.	C - 14 °.
414	Después de volar 150 millas desde el punto de partida, la posición de la aeronave se encuentra a 8 millas fuera de curso. Si quedan 160 millas por volar, ¿qué corrección total aproximada se debe hacer para converger en el destino?	1	A— 6 °.	B - 9 °.	C - 12 °.
415	Después de volar 240 millas desde el punto de partida, la posición de la aeronave se encuentra a 25 millas fuera de curso. Si quedan 100 millas por volar, ¿qué corrección total aproximada se debe hacer para converger en el destino?	2	A - 15 °.	B - 21 °.	C— 30 °.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
416	(Consulte la Figura 42.) ¿En qué posición (es) de la aeronave recibirá la indicación OMNI V?	1	A— 2 solamente.	B— 6 solamente.	C— 5 y 8.
417	(Consulte la Figura 42.) ¿En qué posición (es) de la aeronave recibirá la indicación X de OMNI?	1	A— 1 y 3.	B— 3 y 7.	C— 7 solamente.
418	(Consulte la Figura 42.) ¿En qué posición (es) de la aeronave recibirá la indicación U de OMNI?	3	A— 1 y 2.	B— 2 solamente.	C— 6 solamente.
419	(Consulte la Figura 42.) ¿Qué indicación OMNI recibiría para la aeronave 8?	3	A. T	B - V.	C— W.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
420	(Consulte la Figura 42.) ¿Qué indicaciones OMNI recibiría para las aeronaves 5 y 7?	3	A— T y X.	B— V y X.	C— W y Z.
421	Mientras se mantiene un rumbo magnético de 060 ° y una velocidad aerodinámica real de 130 nudos, el radial de 150 ° de un VOR se cruza a las 1137 y el radial de 140 ° a las 1145. El tiempo y la distancia aproximados a la estación serían	3	A— 38 minutos y 82 NM.	B— 42 minutos y 91 NM.	C— 48 minutos y 104 NM.
422	Mientras se mantiene un rumbo magnético de 180 ° y una velocidad aerodinámica real de 130 nudos, el radial de 270 ° de un VOR se cruza en 1037 y el radial de 260 ° en 1042. El tiempo y la distancia aproximados a la estación serían	1	A— 30 minutos y 65 NM.	B— 42 minutos y 104 NM.	C: 44 minutos y 96 NM.
423	Cuando se usa un VOT para verificar la precisión de un receptor VOR con un RMI, ¿qué debe indicar el RMI si no existe ningún error?	2	A— 180 ° FROM.	B— 180 ° TO.	C— 360 ° TO.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
424	Cuando se usa un VOT para verificar la precisión de un receptor VOR, con el CDI centrado, ¿qué debe indicar el OBS si no existe ningún error?	3	A— 360 ° TO, 270 ° From.	B— 180 ° FROM, 360 ° TO	C— 180 ° TO, 360 ° FROM
425	Una estación VORTAC en particular está siendo sometida a un mantenimiento de rutina. Esto se evidencia por	1	A: eliminación de la característica de identificación.	B— eliminación de la función de voz del TACAN.	C— transmitir una serie de guiones después de cada señal de identificación.
426	Los tres servicios de navegación individuales proporcionados por una instalación VORTAC son	2	A— Acimut UHF VOR, acimut VHF TACAN e información de distancia VHF TACAN.	B— Información de acimut VHF VOR, acimut UHF TACAN y distancia UHF TACAN.	C— Acimut VHF VOR, acimut VHF TACAN e información de distancia UHF TACAN.
427	¿Qué distancia suele mostrar un indicador DME?	2	A— Distancia de rango inclinado en millas terrestres.	B— Distancia de alcance en millas náuticas.	C— La distancia desde la aeronave hasta un punto a la misma altitud directamente sobre el VORTAC.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
428	¿Qué indicación DME debe recibir cuando se encuentra directamente sobre un sitio VORTAC a aproximadamente 6,000 pies AGL?	2	A— 0.	B - 1.	C— 1.3.
429	¿Qué afirmación es verdadera con respecto al funcionamiento de DME?	3	A— DME opera en la banda de frecuencia VHF.	B— La información de distancia recibida de DME es la distancia horizontal real desde la estación.	C— La identificación codificada DME se transmite una vez por cada tres o cuatro veces que se transmite la identificación codificada VOR.
430	¿En qué tipo de espacio aéreo están prohibidos los vuelos VFR?	1	A— Clase A.	B— Clase B.	C— Clase C.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
431	Quando se opera VFR en espacio aéreo de Clase B, ¿cuáles son los requisitos de visibilidad y despeje de nubes?	1	A— Visibilidad de 3 SM y despejado de nubes.	B— Visibilidad 3 SM, 500 pies abajo, 1,000 pies arriba y 2,000 pies de distancia horizontal de las nubes.	C— Visibilidad de 1 SM, 500 pies por debajo, 1,000 pies por encima y 2,000 pies de distancia horizontal de las nubes.
432	¿Cuál es la verdad con respecto a las operaciones VFR en el espacio aéreo de Clase B?	3	A— Se requiere un VOR operativo.	B— Se requiere un Certificado de Piloto Privado para todos los vuelos dentro de este espacio aéreo.	C— Los estudiantes pilotos que vuelan solos están autorizados a volar en el espacio aéreo de Clase B si cumplen con ciertos requisitos.
433	¿Qué equipo se requiere cuando se opera una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase B?	3	A— Un receptor VOR o TACAN.	B— Comunicaciones por radio bidireccionales.	C— Comunicaciones por radio de dos vías y transpondedor con altímetro codificador.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
434	(Consulte la Figura 47.) ¿Cuál es el radio del área de la superficie (círculo C)?	1	A— 5 millas.	B— 10 millas.	C— 15 millas.
435	Para operar una aeronave dentro del espacio aéreo Clase C desde un aeropuerto satélite sin una torre de control operativa, un piloto debe	2	A— monitorear el ATC hasta que salga del espacio aéreo Clase C.	B— contactar con ATC tan pronto como sea posible después del despegue.	C— obtener la aprobación previa de ATC antes del despegue en el aeropuerto.
436	(Consulte la Figura 47.) ¿Cuál es el radio del área del estante (círculo A)?	2	A— 5 millas.	B— 10 millas.	C— 15 millas.
437	(Consulte la Figura 47.) ¿Qué altitud (casilla 2) es aplicable a la base del área de la plataforma?	3	A— 700 pies AGL.	B— 1,200 pies MSL.	C— 1,200 pies AGL.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
438	(Refiérase a la Figura 47.) ¿Qué altitud (casilla 1) es aplicable a la extensión vertical de las áreas de superficie y plataforma de este espacio aéreo Clase C?	3	A— 3,000 pies AGL.	B— 3,000 pies sobre el aeropuerto.	C— 4000 pies sobre el aeropuerto.
439	(Consulte la Figura 47.) ¿Cuál es el radio normal del área exterior (área B)?	2	A— 10 NM.	B— 20 NM.	C: 25 NM.
440	¿Qué equipo mínimo de aviónica se requiere para operar dentro del espacio aéreo Clase C?	2	A— Comunicaciones bidireccionales.	B— Comunicaciones bidireccionales y transpondedor con capacidad de notificación automática de altitud.	C— Comunicaciones bidireccionales, transpondedor con capacidad de notificación automática de altitud y VOR.
441	Todas las operaciones dentro del espacio aéreo Clase C deben ser	3	A— de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.	B— en un plan de vuelo presentado antes de la llegada o salida.	C— en una aeronave equipada con un transpondedor con capacidad de notificación

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
					automática de altitud y en comunicación con la instalación ATC responsable.
442	¿Cuáles son los requisitos, si los hay, para sobrevolar el espacio aéreo de Clase C?	2	A— Ninguno, siempre que el vuelo permanezca por encima del techo del espacio aéreo.	B— Se requiere un transpondedor con capacidad de reporte automático de altitud por encima del techo del espacio aéreo y hacia arriba a 10,000 pies MSL.	C— Se deben establecer comunicaciones de radio bidireccionales con ATC y el transpondedor debe estar funcionando en todo momento.
443	Un aeropuerto sin torre de control se encuentra dentro del espacio aéreo controlado de un aeropuerto con torre operativa. De acuerdo con las regulaciones, se requieren comunicaciones de radio bidireccionales con ATC para la autorización de aterrizaje en	2	A— ambos aeropuertos, así como para volar por el área.	B: el aeropuerto controlado por torre únicamente, así como para volar por el área.	C: solo el aeropuerto controlado por torre, pero no es necesario que vuele a través del área.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
444	Normalmente, los límites verticales del espacio aéreo de Clase D se extienden hasta, e incluyendo, ¿cuántos pies sobre la superficie?	1	A— 2,500 pies.	B— 3,000 pies.	C— 4000 pies.
445	Cuando una torre de control, ubicada en un aeropuerto dentro del espacio aéreo Clase D deja de operar durante el día, ¿qué sucede con la designación del espacio aéreo?	3	A— La designación del espacio aéreo normalmente no cambiará.	B— El espacio aéreo sigue siendo espacio aéreo de Clase D siempre que haya un observador o un sistema meteorológicos automatizado disponible.	C— El espacio aéreo se revierte a Clase E o una combinación de espacio aéreo de Clase E y G durante las horas que la torre no está en operación.
446	El límite vertical del espacio aéreo de Clase D se designará normalmente en	2	A— la base del espacio aéreo Clase E.	B— hasta 2500 pies AGL inclusive.	C— hasta, pero sin incluir, 3,000 pies AGL.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
447	Se requiere un avión grande o de turbina para entrar en un patrón de tráfico de aeropuerto a una altitud de al menos	2	A— 1,000 pies AGL.	B— 1,500 pies AGL.	C— 2,000 pies AGL.
448	La visibilidad mínima para vuelos VFR en espacio aéreo Clase E aumenta de 3 a 5 SM comenzando a una altitud de	1	A— 10,000 pies MSL.	B— 14,500 pies MSL.	C— 1,200 pies AGL y 10,000 pies MSL o más.
449	Con ciertas excepciones, el espacio aéreo de Clase E se extiende hacia arriba desde 700 pies o 1,200 pies AGL hasta, pero no incluye,	3	A— 10,000 pies MSL.	B— 14,500 pies MSL.	C— 18,000 pies MSL.
450	El espacio aéreo de Clase E dentro de los Estados Unidos contiguos se extiende hacia arriba desde 700 pies o 1,200 pies AGL hasta, pero sin incluir	3	A— 3,000 pies MSL.	B— 14,500 pies MSL.	C— la base del espacio aéreo controlado suprayacente.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
451	Durante las operaciones dentro del espacio aéreo controlado a altitudes de más de 1,200 pies AGL, pero menos de 10,000 pies MSL, el requisito de distancia horizontal mínima desde las nubes para vuelos VFR es	2	A— 1 milla.	B— 2,000 pies.	C— 1,000 pies.
452	Mientras está en el espacio aéreo Clase E en condiciones VFR, ¿qué visibilidad en vuelo se requiere cuando se vuela a más de 1,200 pies AGL ya 10,000 pies MSL o más?	1	A— 5 SM.	B— 3 SM.	C— 1 SM.
453	Mientras se está en un espacio aéreo Clase G en condiciones VFR, ¿qué distancia mínima de las nubes se debe mantener cuando se vuela a más de 1,200 pies AGL ya 10,000 pies MSL o más?	2	A— 500 pies más abajo; 1,000 pies arriba; 1 milla horizontal.	B— 1,000 pies debajo; 1,000 pies arriba; 1 milla horizontal.	C— 500 pies por debajo; 1,000 pies arriba; 2,000 pies en horizontal.
454	Un área de operaciones militares (MOA) es un espacio aéreo de límites verticales y laterales definidos establecidos con el propósito de	1	A— separar ciertas actividades de entrenamiento militar del tráfico IFR.	B— servicios militares que realizan pruebas de vuelo, entrenamiento táctico y navegación VFR a baja altitud.	C: denota la existencia de peligros inusuales para las aeronaves, como disparos de artillería, artillería aérea o misiles guiados.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
455	Al operar VFR en un área de operaciones militares (MOA), un piloto	2	A— debe operar solo cuando no se está llevando a cabo ninguna actividad militar.	B— Debería extremar las precauciones cuando se lleve a cabo una actividad militar.	C— debe obtener una autorización de la agencia de control antes de ingresar al MOA.
456	Si una ruta de entrenamiento militar tiene vuelos que operan a 1.500 pies AGL o menos, será designada por	2	A— VR y un número de tres dígitos solamente.	B— IR o VR y un número de cuatro dígitos.	C— IR o VR y un número de tres dígitos.
457	No se debe realizar un vuelo a través de un área restringida a menos que el piloto haya	2	A— presentó un plan de vuelo IFR.	B— recibió autorización previa de la agencia controladora.	C— recibió permiso previo del oficial al mando de la base militar más cercana.
458	Un área de alerta es un espacio aéreo de dimensiones definidas establecido	2	A— para fines de entrenamiento en las cercanías de bases militares.	B— desde tres millas náuticas hacia afuera desde la costa de los EE. UU.	C— sobre aguas nacionales o internacionales con el fin de separar las aeronaves militares de las civiles.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
459	El vuelo a través de un área de operaciones militares (MOA) es	2	A— nunca permitido.	B— permitido en cualquier momento, pero se debe tener precaución debido a la actividad militar.	C— permitido en ciertos momentos, pero solo con el permiso previo de la autoridad correspondiente.
460	Las figuras públicas están protegidas por	3	A— espacio aéreo de uso especial.	B— áreas prohibidas.	C— restricción temporal de vuelo.
461	Cuando se opera un avión dentro del espacio aéreo Clase D bajo VFR especial, se requiere que la visibilidad de vuelo sea al menos	3	A— 3 SM.	B— 2 SM.	C— 1 SM.
462	Ninguna persona puede operar un avión dentro del espacio aéreo de Clase D y E entre el atardecer y el amanecer bajo VFR especial a menos que el	2	A— la visibilidad del vuelo es de al menos 3 millas.	B— el avión está equipado para vuelo por instrumentos.	C— El vuelo se puede realizar a 500 pies por debajo de las nubes.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
463	Las regulaciones estipulan que, en un aeropuerto ubicado dentro del espacio aéreo Clase E y en el cual no se informa la visibilidad en tierra, los despegues y aterrizajes de aviones bajo VFR especial son	2	A— no autorizado.	B— autorizado si la visibilidad del vuelo es de al menos 1 SM.	C— autorizado sólo si otro aeropuerto en ese espacio aéreo designado informa una visibilidad en tierra de 1 SM.
464	(Consulte la Figura 45.) ¿Cuáles son los requisitos de visibilidad y despeje de nubes en un avión durante la noche cuando realiza despegues y aterrizajes en el aeropuerto McCampbell (área 1)?	2	A— Visibilidad de 3 SM y despejado de nubes.	B— 3 SM, espacio libre de nubes 500 pies abajo, 1,000 pies arriba, 2,000 pies horizontales.	C— Manténgase alejado de las nubes y opere a una velocidad que permita la oportunidad adecuada de ver el resto del tráfico y las obstrucciones a tiempo para evitar una colisión.
465	Mientras está en el espacio aéreo Clase G en condiciones VFR diurnas, ¿qué visibilidad en vuelo se requiere cuando se vuela a más de 1,200 pies AGL y menos de 10,000 pies MSL?	3	A— 5 SM.	B— 3 SM.	C— 1 SM.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
466	Un avión puede operarse en el espacio aéreo no controlado durante la noche por debajo de los 1200 pies sobre la superficie en las siguientes condiciones:	3	A— Sin nubes y visibilidad de 1 milla.	B— Sin nubes y visibilidad de 3 millas.	C— Menos de 3 millas, pero más de 1 milla de visibilidad en un patrón de tráfico de aeropuerto y dentro de media milla de la pista.
467	(Consulte la Figura 47.) El espacio aéreo Clase C generalmente se extiende hasta	3	A— 3,000 pies MSL.	B— 3,000 pies sobre el aeropuerto.	C— 4000 pies sobre el aeropuerto.
468	(Consulte la Figura 55.) ¿Cuál es la elevación del Cowboy VORTAC?	2	A— 287 pies MSL.	B— 450 pies MSL.	C— 660 pies MSL.
469	(Refiérase a la Figura 55.) ¿En qué frecuencia puede un piloto activar las luces de aproximación en Dallas Executive cuando la torre de control no está en operación?	2	A— 120,15.	B - 127.25.	C— 122,95.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
470	(Consulte la Figura 55.) Seleccione la declaración correcta sobre Dallas Love Field.	2	A— El tráfico por la derecha está en efecto en todas las pistas.	B— La gradiente de la pista de aterrizaje para la Rwy 18 es menos del .3 por ciento.	C— La elevación de la zona de toma de contacto para la Rwy 13R es 53 pies.
471	(Consulte la Figura 55.) ¿A qué hora del día cierra la torre en Dallas Executive?	3	A— 0330Z.	B - 1400Z.	C— 2100 local.
472	La información sobre los sitios de salto en paracaídas se puede encontrar en el	2	A— NOTAM.	B— Cartas suplementarias de EE. UU.	C— Avisos gráficos y datos complementarios.
473	Cuando se difunda información para una instalación de navegación, se ubicará en	3	A— NOTAM FDC.	B— Distribución de NOTAM (L).	C— Distribución de NOTAM (D).

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
474	Cuando se difunda información sobre el cierre de una calle de rodaje, se ubicará en	3	A— NOTAM FDC.	B— NOTAM de puntero.	C— Distribución de NOTAM (D).
475	La ausencia de la condición del cielo y la visibilidad en una transmisión ATIS indican que	3	A— las condiciones meteorológicas son iguales o superiores a los mínimos VFR.	B— el cielo está despejado y la visibilidad no está restringida.	C— el techo es de al menos 5,000 pies y la visibilidad es de 5 millas o más.
476	¿Cuándo se actualizan las transmisiones ATIS?	3	A— Solo cuando el techo y / o la visibilidad cambian por un valor notificable.	B— Cada 30 minutos si las condiciones meteorológicas están por debajo del VFR básico; de lo contrario, cada hora.	C— Al recibir cualquier información meteorológica oficial, independientemente del cambio de contenido o los valores informados.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
477	Cuando un controlador de tráfico aéreo emite información de tráfico por radar en relación con el reloj de 12 horas, la referencia que utiliza el controlador es el de la aeronave	2	A- Curso real	B— ground track.	C— rumbo magnético.
478	¿Qué código de transpondedor no debería utilizar nunca el piloto de una aeronave civil?	3	A— 7500.	B— 7600.	C— 7777.
479	Al realizar cambios de rutina en el código del transpondedor, los pilotos deben evitar la selección inadvertida de qué códigos.	3	A— 0700, 1700, 7000.	B— 1200, 1500, 7000.	C— 7500, 7600, 7700.
480	La frecuencia UNICOM en los aeropuertos con torre de control es	2	A— 123,0.	B— 122,95.	C— 122,8

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
481	Como práctica operativa estándar, todo el tráfico entrante a un aeropuerto sin una torre de control debe monitorear continuamente la instalación apropiada desde una distancia de	3	A— 25 millas.	B— 20 millas.	C— 10 millas.
482	Al aterrizar en un aeropuerto que no tiene torre, FSS o UNICOM, debe transmitir sus intenciones en	1	A— 122,9 MHz.	B— 123,0 MHz.	C— 123,6 MHz.
483	Si falla la radio de la aeronave, ¿cuál es el procedimiento recomendado al aterrizar en un aeropuerto controlado?	3	A— Seleccione 7700 en su transpondedor, vuele con un patrón de tráfico normal y aterrice.	B— Encienda las luces de aterrizaje y haga terraplenes poco profundos en direcciones opuestas mientras rodea el aeropuerto.	C— Observe el flujo del tráfico, ingrese al patrón y busque una señal luminosa de la torre.
484	Una serie de luces rojas continuas en las luces del eje de la pista indica	2	A— Quedan 3,000 pies de pista.	B— Quedan 1,000 pies de pista.	C: el comienzo del área de rebasamiento de la pista.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
485	Un aeródromo militar se puede identificar por	3	A: una baliza giratoria blanca y roja.	B— luces blancas de secuencia intermitente (luces estroboscópicas).	C: una baliza giratoria verde y blanca intermitente.
486	¿La trayectoria de planeo visual de un VASI de 2 barras proporciona un despeje seguro de obstáculos dentro de más o menos 10 ° de la línea central de la pista extendida ya una distancia de cuántas millas desde el umbral de la pista?	1	A— 4 NM.	B— 6 NM.	C: 10 NM.
487	¿Qué indicaciones vería un piloto al acercarse a aterrizar en una pista servida por un VASI de 2 barras?	3	A— Si está debajo de la senda de planeo, las barras cercanas serán rojas y las barras lejanas blancas.	B— Si está en la senda de planeo, las barras cercanas aparecerán rojas y las barras lejanas aparecerán blancas.	C— Si sale hacia el lado alto de la senda de planeo, las barras lejanas cambiarán de rojo a rosa y a blanco.
488	Una indicación de trayectoria de planeo ligeramente por debajo de una trayectoria de planeo VASI de 2 barras se indica mediante	3	A— dos luces rojas sobre dos luces blancas.	B— dos luces blancas sobre dos luces rojas.	C— dos luces rojas sobre dos luces rojas más.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
489	Cuando esté en la senda de planeo superior de un VASI de 3 barras, ¿cuáles serían los colores de las luces?	3	A— Los tres juegos de luces serían de color blanco.	B— La barra cercana es blanca y las barras media y lejana son rojas.	C— Las barras cercanas y medias son blancas y la barra superior es roja.
490	Una indicación ligeramente baja en una trayectoria de planeo PAPI está indicada por	3	A— cuatro luces rojas.	B— una luz roja y tres luces blancas.	C: una luz blanca y tres luces rojas
491	Un aeropuerto tiene iluminación controlada por piloto, pero pistas sin luces de aproximación. ¿Cuántas veces debe presionar su micrófono para encender el MIRL a una intensidad media?	1	A— 5 clics.	B— 3 clics.	C— Ninguno, el MIRL se deja encendido toda la noche.
492	Los números 8 y 26 en los extremos de aproximación de la pista indican que la pista está orientada aproximadamente	3	A— 008 ° y 026 ° verdaderos.	B— 080 ° y 260 ° verdaderos.	C— 080 ° y 260 ° magnético

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
493	¿Qué significa una serie de flechas pintadas en el extremo de aproximación de una pista?	2	A— Esa área está restringida únicamente a las operaciones de taxi.	B— Esa parte de la pista no es apta para aterrizar.	C— Esa parte de la pista es la zona de toma de contacto designada.
494	Al acercarse a las líneas de espera de la calle de rodaje desde el lado con las líneas continuas, el piloto	2	A— puede seguir rodando.	B— no debe cruzar las líneas sin autorización del ATC.	C— debe continuar rodando hasta que todas las partes de la aeronave hayan cruzado las líneas.
495	¿Cuál es el propósito de la señal de posición de espera en la pista?	1	A— Indica la entrada a la pista desde una calle de rodaje.	B— Denota área protegida para una aeronave que se aproxima o sale de una pista.	C— Indica la ubicación de la calle de rodaje.
496	¿Cuál es el propósito de las marcas de posición de espera en la pista en la calle de rodaje?	3	A— Identifica el área donde están prohibidas las aeronaves.	B— Otorga permiso a una aeronave en la pista.	C— Mantiene la aeronave cerca de la pista.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
497	¿Qué identifica un letrero de destino?	3	A— Entrada a la pista desde una calle de rodaje.	B— Pista en la que se encuentra la aeronave.	C— Dirección a las pistas de despegue.
498	¿Cuál es el propósito de la señal del marcador de fin de calle de rodaje?	2	A— Identifica el área donde están prohibidas las aeronaves.	B— Indica que la calle de rodaje no continúa más allá de la intersección.	C— Proporciona la dirección general de rodaje hasta la calle de rodaje designada.
499	El letrero de "Prohibida la entrada" identifica	1	A— área pavimentada donde se prohíbe la entrada de aeronaves.	B— área que no continúa más allá de la intersección.	C— el límite de salida del área protegida de la pista.
500	La "señal de límite de área crítica ILS" identifica	2	A— el límite de salida del área protegida de la pista.	B— el borde del área crítica ILS.	C— el área donde se prohíbe la entrada de una aeronave.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
501	¿Cuál es el propósito de la marca de la barra de demarcación amarilla?	3	A— Delinea la entrada a la pista desde una calle de rodaje.	B— Delinea el comienzo de la pista disponible para aterrizar cuando el pavimento está alineado con la pista en el lado de aproximación.	C— Delimita la pista con un umbral desplazado de una plataforma explosiva, parada o calle de rodaje que precede a la pista.
502	Al girar hacia una calle de rodaje desde otra calle de rodaje, ¿cuál es el propósito de la señal direccional de la calle de rodaje?	3	A— Indica la dirección a la pista de despegue.	B— Indica la designación y dirección de la calle de rodaje de salida de la pista.	C— Indica la designación y dirección de la calle de rodaje que sale de una intersección.
503	¿Para qué sirve la señal de ubicación de la calle de rodaje?	3	A— Proporciona una dirección de rodaje general a la pista designada.	B— Indica la entrada a la pista desde una calle de rodaje.	C— Identifica la calle de rodaje en la que se encuentra una aeronave.
504	Al salir de la pista, ¿cuál es el propósito de la señal de salida de la pista?	1	A— Indica la designación y dirección de la calle de rodaje de salida de la pista.	B— Indica la designación y dirección de la calle de rodaje que sale de una intersección.	C— Indica la dirección a la pista de despegue.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
505	(Consulte la figura de incursión en la pista). Ha solicitado instrucciones de rodaje para el despegue utilizando la pista 16. El controlador emite las siguientes instrucciones de rodaje: "N123, rodaje a la pista 16". ¿Dónde debe detenerse para cumplir con las instrucciones del controlador?	1	A— 5 (cinco).	B— 6 (seis).	C— 9 (nueve).
506	La posición de entrada recomendada a un patrón de tráfico del aeropuerto es	2	A— 45 ° hasta el tramo base justo debajo de la altitud del patrón de tráfico.	B— para ingresar 45 ° en el punto medio del tramo a favor del viento a la altitud del patrón de tráfico.	C— para cruzar directamente sobre el aeropuerto a la altitud del patrón de tráfico y unirse al tramo a favor del viento.
507	(Consulte la Figura 54.) El círculo segmentado indica que el patrón de tráfico del aeropuerto es	3	A: a la izquierda para la Rwy 17 y a la derecha para la Rwy 35.	B— mano derecha para Rwy 35 y mano derecha para Rwy 9.	C— patron izquierdo para Rwy 35 y patron derecho para Rwy 17.
508	(Refiérase a la Figura 54.) ¿Qué pista y patrón de tránsito deberían usarse como lo indica el cono de viento en el círculo segmentado?	3	A— Circulación por la derecha en Rwy 17.	B— Circulación por la izquierda en Rwy 27 o Rwy 35.	C— Circulación por la izquierda en la Rwy 35 o circulación por la derecha en la Rwy 27.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
509	Se alienta a los pilotos a encender sus luces de aterrizaje cuando operen por debajo de 10,000 pies, de día o de noche, y cuando operen dentro de	2	A— Espacio aéreo de clase B.	B— 10 millas de cualquier aeropuerto.	C— 5 millas de un aeropuerto controlado.
510	¿Cómo circula el vórtice de estela turbulenta alrededor de la punta de cada ala?	3	A— Hacia adentro, hacia arriba y alrededor de cada punta.	B— Hacia adentro, hacia arriba y en sentido antihorario.	C— Hacia afuera, hacia arriba y alrededor de cada punta.
511	¿Qué efecto tendría un viento cruzado de 5 nudos o menos en los vórtices de punta de ala generados por una gran aeronave que acaba de despegar?	2	A— Un ligero viento cruzado disiparía rápidamente la fuerza de ambos vórtices.	B— El vórtice contra el viento tendería a permanecer en la pista más tiempo que el vórtice contra el viento.	C— Ambos vórtices se moverían a favor del viento a una velocidad mayor que si el viento de superficie estuviera directamente en la pista de aterrizaje.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
512	Durante un despegue realizado detrás de un avión a reacción grande que sale, el piloto puede minimizar el riesgo de vórtices en la punta de las alas al	3	A: permanecer por debajo de la trayectoria de vuelo del avión hasta que pueda alejarse de su estela.	B: extender el recorrido de despegue y no girar hasta mucho más allá del punto de rotación del avión.	C: estar en el aire antes de alcanzar la trayectoria de vuelo del avión hasta que pueda alejarse de su estela.
513	Al aterrizar detrás de un avión a reacción grande, ¿en qué punto de la pista debería planear aterrizar?	1	A— Más allá del punto de aterrizaje del avión.	B— Al menos 1,000 pies más allá del punto de aterrizaje del avión.	C— Si hay viento cruzado, aterrice en el lado de barlovento de la pista y antes del punto de toma de contacto del avión.
514	Debido a los efectos de la estela turbulenta, ¿qué separación mínima proporciona el ATC para que una aeronave pequeña aterrice detrás de un jet pesado?	3	A— 4 millas.	B— 5 millas.	C— 6 millas
515	¿Cuánto tiempo una estación de servicio de vuelo mantendrá un plan de vuelo VFR después de la hora de salida propuesta?	2	A— 30 minutos.	B— 1 hora.	C— 2 horas

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
516	. ¿Cuánto tiempo tiene para cerrar un plan de vuelo VFR antes de que se inicien los procedimientos de búsqueda y rescate?	3	A— Una hora después de su ATA.	B— Media hora después del aterrizaje.	C— Media hora después de su ETA.
517	¿Cuál es una definición del término "miembro de la tripulación"?	2	A— Cualquier persona asignada al servicio en una aeronave durante el vuelo, excepto un piloto o ingeniero de vuelo.	B— Una persona asignada para realizar tareas en una aeronave durante el tiempo de vuelo.	C— Sólo un piloto, ingeniero de vuelo o navegante de vuelo asignado al servicio en una aeronave durante el tiempo de vuelo.
518	Las regulaciones relativas al control operacional de un vuelo se refieren a	2	A— los deberes específicos de cualquier miembro de la tripulación requerido.	B— ejercer autoridad para iniciar, realizar o finalizar un vuelo.	C— ejercer las atribuciones de piloto al mando de una aeronave.
519	Una "parada" se puede definir como un área	1	A: diseñado para desacelerar el avión durante un despegue abortado.	B— al menos el mismo ancho que la pista capaz de soportar un avión durante un despegue normal.	C - no tan ancho como la pista pero capaz de soportar un avión durante un despegue normal.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
520	¿Qué es la velocidad V 2?	2	A— Velocidad mínima de despegue.	B— Velocidad de seguridad de despegue.	C— Velocidad de decisión de despegue.
521	¿Cuál es la abreviatura de velocidad mínima controlable?	1	A— V S.	B— V MC.	C— V A.
522	Con respecto a los certificados y documentos, ninguna persona puede operar una aeronave a menos que tenga en su interior un	3	A— Certificado de aeronavegabilidad y lista de equipo mínimo (MEL).	B— Certificado de aeronavegabilidad, cuadernos de bitácora de aeronaves y motores, y manual del propietario.	C— Certificado de aeronavegabilidad, certificado de registro y manual de vuelo aprobado.
523	¿Quién es el principal responsable de mantener una aeronave en condiciones de aeronavegabilidad?	3	A- mecánico.	B— Piloto al mando.	C— Propietario u operador de la aeronave.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
524	Los registros de mantenimiento de aeronaves deben incluir el estado actual de	3	A— todos los certificados de aeronavegabilidad apropiados.	B— piezas de vida útil limitada únicamente del motor y la estructura del avión.	C— piezas de duración limitada de cada fuselaje, motor, hélice, rotor y aparato.
525	Un nuevo registro de mantenimiento que se utilice para un motor de aeronave reconstruido por el fabricante debe incluir el	3	A— horas de funcionamiento del motor.	B— inspecciones anuales realizadas en el motor.	C— cambios requeridos por las directivas de aeronavegabilidad.
526	Si un instrumento en un avión multimotor no funciona, ¿qué documento dicta si el vuelo puede continuar en ruta?	1	A— Manual del titular del certificado.	B— Liberación de vuelo / despacho enmendada.	C— Autorización de despacho original.
527	Información registrada durante el funcionamiento normal por un registrador de voz de cabina requerido en un avión que transporta pasajeros	1	A— se pueden borrar todos excepto los últimos 30 minutos.	B— sólo se puede borrar una vez por vuelo.	C— debe conservarse durante 30 minutos después del aterrizaje.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
528	¿Qué documento (s) debe llevar consigo mientras opera como piloto al mando de una aeronave?	1	A— Un certificado de piloto apropiado y un certificado médico vigente.	B— Un certificado que demuestre la realización de una verificación en la aeronave y una revisión de vuelo actual.	C— Un diario de vuelo del piloto con endosos que muestren el logro de una revisión de vuelo actual y la experiencia reciente.
529	Un solicitante que posee un Certificado de Piloto Comercial con calificaciones ASEL busca una calificación MEL a nivel comercial. El 1 de agosto de 2007, el solicitante le muestra un examen médico de segunda clase con fecha del 2 de enero de 2006. ¿Puede el solicitante realizar el examen práctico?	2	A— No.	B - Sí.	C— Sí, pero a nivel de piloto privado.
530	Si se emitió un Certificado médico de segunda clase a un piloto comercial hace 13 meses, durante los próximos 11 meses este piloto puede	2	A— no actuar como piloto al mando ni transportar pasajeros o propiedad.	B— actuar como piloto al mando y transportar pasajeros o propiedad, pero no a cambio de compensación o alquiler.	C— actuar como piloto al mando por compensación o alquiler, pero no puede transportar pasajeros o propiedad a cambio de compensación o alquiler.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
531	El 3 de mayo se expidió un Certificado Médico de Tercera Clase a una persona mayor de 40 años. Para ejercer los privilegios de un Certificado de Piloto Privado, el certificado médico será válido a través de	2	A— 3 de mayo, 24 meses después.	B— 31 de mayo, 24 meses después.	C— 31 de mayo, 36 meses después.
532	¿Puede un estudiante piloto de 43 años volar solo con un certificado médico de primera clase emitido hace 15 meses?	3	A— No; Los certificados médicos de primera clase no se emiten a los estudiantes pilotos.	B— No; Los estudiantes pilotos deben poseer un certificado médico de tercera clase.	C— Sí; el piloto puede ejercer privilegios de estudiante piloto.
533	Un Certificado Médico de Segunda Clase emitido el 18 de enero de este año vencerá	2	A— 18 de enero del próximo año para privilegios de piloto privado.	B— 31 de enero del próximo año para privilegios de piloto comercial.	C— 31 de enero, 2 años después para privilegios de piloto comercial.
534	Para actuar como piloto al mando mientras ejerce los privilegios de instructor de vuelo con un estudiante piloto, debe mantener un mínimo	3	A— un certificado médico de primera clase.	B— un certificado médico de segunda clase.	C— Cumplimiento de BasicMed.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
535	Para operar bajo BasicMed, el PIC debe haber completado un examen físico realizado por un médico con licencia estatal dentro de los	1	A— 48 meses.	B— 24 meses.	C— 12 meses.
536	Como instructor de vuelo que actúa únicamente como piloto de seguridad según la Parte 91 durante un vuelo por instrumentos simulado, debe poseer como mínimo	1	A— un certificado médico de tercera clase.	B— Cumplimiento de BasicMed y una licencia de conducir válida de EE. UU.	C— un certificado de instructor de vuelo.
537	¿Cuál es la duración de un permiso de estudiante piloto?	2	A— Indefinido.	B— 12 meses calendario a partir del mes en que se emitió.	C— 24 meses calendario a partir del mes en que se emitió.
538	¿Cuál es un endoso requerido por un instructor de vuelo autorizado para que un estudiante piloto opere una aeronave en vuelo solo?	2	A— Un endoso de que se dieron instrucciones sobre la marca y modelo de la aeronave que se va a montar en solitario dentro de los 6 meses anteriores.	B— Un endoso dentro de los 90 días anteriores que indique que se dio instrucción en la marca y modelo de la aeronave que se va a volar y que el estudiante es	C— Un endoso hecho dentro de los 180 días anteriores de que se dio instrucción sobre la marca de la aeronave que se debe volar en

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
				competente para realizar un vuelo en solitario seguro.	solitario y que el instructor encontró al solicitante competente para realizar un vuelo seguro en esa aeronave.
539	¿Se autoriza a los estudiantes a realizar vuelos repetidos a campo traviesa en solitario sin que cada vuelo esté respaldado en el diario de a bordo?	2	A— No; Cada vuelo a campo traviesa en solitario requiere un endoso de libro de registro.	B— Sí; siempre que los vuelos se realicen en condiciones estipuladas.	C— Sí; pero solo si los vuelos permanecen dentro de las 25 NM del punto de partida.
540	Un requisito para que un estudiante piloto esté autorizado a realizar un vuelo de campo traviesa en solitario es un endoso	2	A— en el libro de registro del estudiante que el instructor le ha dado al estudiante instrucción a campo traviesa en el modelo de aeronave que se utilizará.	B - en el libro de registro del estudiante que se ha revisado la planificación y preparación previa al vuelo y que el estudiante está preparado para hacer el vuelo de manera segura.	C— en el certificado de estudiante piloto que indique que el estudiante es competente para realizar vuelos de fondo en la categoría, clase y tipo de aeronave involucrada.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
541	¿Puede un estudiante realizar vuelos repetidos a campo traviesa en solitario sobre la misma ruta sin recibir un endoso de un instructor de vuelo para cada vuelo?	2	A— No; Se requiere un endoso para cada vuelo a campo traviesa en solitario.	B— Sí; si la ruta no está a más de 50 NM del punto de partida y se dieron instrucciones en ambas direcciones durante la ruta.	C— Sí; si la ruta total no está a más de 25 NM desde el punto de partida y el estudiante ha recibido al menos 3 horas de instrucción a campo traviesa y registrado al menos 5 horas de vuelo a campo traviesa en solitario.
542	¿Quién está autorizado a endosar un libro de registro de estudiante piloto que autoriza el vuelo en el espacio aéreo de Clase B?	2	A— Cualquier instructor de vuelo.	B— Solo el instructor de vuelo que realizó el entrenamiento.	C— Cualquier instructor de vuelo que tenga conocimiento personal del entrenamiento de vuelo recibido.
543	Antes del vuelo solo, el estudiante debe haber recibido instrucción de vuelo en	1	A— maniobras de referencia terrestre.	B— recuperaciones de actitudes inusuales.	C— procedimientos básicos de radionavegación.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
544	¿Para ser elegible para un permiso de piloto estudiante, se requiere que el solicitante tenga al menos la edad?	3	A— 14 años.	B— 16 años.	C— 17 años.
545	Se debe presentar una solicitud para un permiso de piloto estudiante piloto en persona a cualquiera de los siguientes	1	A— Oficina de licencias de la Autoridad de Aviacion Civil	B— Médico forense de aviación, piloto examinador designado, instructor de vuelo.	C— Médico forense de aviación, inspector , piloto examinador designado.
546	Su estudiante no está interesado en volar de noche. ¿Puede realizar la prueba práctica para un certificado de piloto privado sin ningún entrenamiento de vuelo nocturno?	2	R— No, su estudiante debe haber registrado algún entrenamiento de vuelo nocturno para ser elegible.	B— No, el estudiante debe haber registrado al menos 5 horas de entrenamiento de vuelo nocturno para que se le emita un certificado.	C— Sí, pero después de completar satisfactoriamente la prueba práctica, el certificado se emitirá con la limitación "Prohibido volar de noche".

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
547	El estudiante, que se está preparando para una prueba práctica de piloto privado en un avión monomotor, recibió 3.5 horas de entrenamiento de vuelo a campo traviesa, incluyendo vuelos de 1.9 horas, 1.0 horas y .6 horas. ¿Su estudiante es elegible para tomar la prueba práctica?	2	A— No.	B - Sí.	C— Sí, pero si la prueba es satisfactoria, el certificado tendrá una limitación de la OACI.
548	¿Qué entrenamiento de vuelo nocturno se requiere para un certificado de piloto privado sin restricciones con habilitación de avión?	1	A— 3 horas para incluir 10 despegues y 10 aterrizajes y un vuelo de travesía de más de 100 millas náuticas.	B— 3 horas para incluir cinco despegues y cinco aterrizajes (cada aterrizaje de un patrón de tráfico).	C— 1 hora para incluir tres despegues y tres aterrizajes.
549	Su estudiante ha recibido 3.0 horas de entrenamiento de vuelo nocturno que incluye cinco despegues y aterrizajes. ¿Su estudiante es elegible para tomar la prueba práctica de piloto privado?	1	A— No.	B— Sí, pero el certificado de piloto llevaría la limitación "Prohibido volar de noche".	C— Sí, pero el certificado de piloto llevaría la restricción, "El titular no cumple con los requisitos de la OACI".
550	¿Cuál es la edad mínima requerida para ser elegible para un certificado de piloto comercial?	2	A - 17.	B— 18.	C— 21.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
551	Para ser elegible para un certificado de piloto comercial, uno de los requisitos es que el solicitante tenga al menos un	1	A— Certificado médico de primera clase.	B— Certificado médico de segunda clase.	C— Certificado médico de tercera clase.
552	Una persona cuyo Certificado de Instructor de Vuelo ha sido suspendido no puede	2	A— dar entrenamiento de vuelo, pero puede solicitar que se agregue una habilitación a ese certificado.	B— solicitar que se agregue cualquier calificación a ese certificado durante el período de suspensión.	C— solicitar cualquier Certificado de Instructor de Vuelo por un período de 1 año después de la fecha de suspensión.
553	El certificado de instructor de vuelo, con habilitaciones de instrumentos y multimotor, expiro. Como instructor sabes que:	1	A— un checkride en un avión monomotor renovará todas las habilitaciones.	B— un checkride en un avión multimotor restablece los privilegios de uno y varios motores, pero no de instrumentos.	C— el solicitante debe realizar un chequeo por instrumentos en un avión multimotor para restablecer todas las habilitaciones.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
554	¿Qué requisitos debe cumplir un instructor autorizado para preparar a un solicitante de avión para un Certificado de Instructor de Vuelo inicial?	3	A— Registrado un mínimo de 80 horas de tiempo de entrenamiento de vuelo.	B— Poseer un Certificado de Instructor de Vuelo durante al menos 12 meses inmediatamente antes de la fecha en que se imparte la instrucción.	C— Poseer un Certificado de Instructor de Vuelo por al menos 24 meses y haber recibido un mínimo de 200 horas de entrenamiento en vuelo.
555	¿Un instructor de vuelo que solicita una habilitación adicional en ese certificado debe tener un mínimo de cuántas horas como piloto al mando en la categoría y clase de aeronave apropiada para la habilitación buscada?	1	A— 15.	B— Sin número mínimo de horas.	C— 5.
556	¿Qué tiempo de entrenamiento debe ser certificado por el instructor ?	3	A— Entrenamiento de vuelo.	B— Entrenamiento de vuelo y entrenamiento en un dispositivo de entrenamiento de vuelo.	C— Todo el entrenamiento de vuelo, entrenamiento en simulador de vuelo y entrenamiento en tierra.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
557	No se requiere una revisión de vuelo si un piloto ha completado, dentro del tiempo especificado,	2	A— una clínica de actualización patrocinada por la industria.	B— una verificación de competencia del piloto.	C— una verificación de competencia instrumental realizada por un instructor de las Fuerzas Armadas.
558	Un instructor de vuelo que no haya completado satisfactoriamente una revisión de vuelo o pasado una verificación de competencia requerida dentro del tiempo prescrito es	1	A— no autorizado para volar solo.	B— autorizado para volar solo.	C— no autorizado para dar instrucción excepto a los titulares de Certificados de Piloto Recreativo.
559	¿Qué tiempo de vuelo debe registrar un piloto que ejerza las atribuciones de un certificado comercial?	2	A— Todo el tiempo de vuelo.	B— Solo el tiempo de vuelo necesario para cumplir con los requisitos de experiencia de vuelo reciente.	C— Todo el tiempo de vuelo contratado con pasajeros y / o carga a bordo de la aeronave.
560	¿Qué certificado mínimo de piloto permitirá que un piloto ingrese al espacio aéreo de Clase B?	3	A— Certificado de piloto privado.	B— Certificado de piloto comercial.	C— Certificado de estudiante piloto con el correspondiente aval.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
561	Para actuar como piloto al mando de un avión que tiene más de 200 caballos de fuerza, se requiere que una persona que posea un Certificado de Piloto Privado o Comercial	2	A— completar con éxito una prueba práctica en un avión de este tipo.	B— recibir entrenamiento en tierra y vuelo en un avión que tiene más de 200 caballos de fuerza.	C— realizar tres despegues y aterrizajes con un instructor autorizado en un avión de la misma marca y modelo.
562	Para actuar como piloto al mando de un avión con tren de aterrizaje retráctil, flaps y hélice controlable, se requiere que una persona que posea un Certificado de Piloto Privado o Comercial	3	A— completar una prueba práctica en un avión de este tipo.	B— haber realizado al menos tres despegues y aterrizajes en un avión de este tipo en los últimos 90 días.	C— recibir entrenamiento en tierra y de vuelo en dicho avión, y obtener un endoso de competencia en el diario de navegación.
563	Ninguna persona puede actuar como piloto al mando de un avión presurizado con un techo de servicio o altitud máxima de operación, la que sea menor, por encima de 25,000 pies a menos que esa persona haya	2	A— completó un programa de entrenamiento o un servicio militar.	B— recibió entrenamiento en tierra y vuelo en operaciones a gran altitud y un endoso en bitácora que certifica este entrenamiento.	C— completó una verificación de competencia de piloto para un certificado o habilitación de piloto o instructor

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
564	¿Qué documentación mínima se requiere para realizar una prueba de conocimientos de la AAC para la habilitación de instructor de vuelo?	2	A— Identificación adecuada.	B— Prueba de haber completado satisfactoriamente el curso apropiado de entrenamiento.	C— Autorización de un inspector que haya verificado y respaldado el historial de capacitación del solicitante.
565	¿Una declaración escrita que certifique que un solicitante ha recibido la capacitación requerida en preparación para una prueba práctica debe estar fechada dentro de cuántos días antes de la fecha de solicitud?	1	A— 60.	B— 90.	C— 120.
566	Para ser elegible para una prueba práctica, el solicitante debe haber pasado la prueba de conocimiento apropiada (cuando sea necesario) dentro del	3	A— 6 meses calendario.	B— 12 meses calendario.	C— 36 meses calendario
567	¿Cuál es un requisito para una aeronave proporcionada para una prueba práctica?	2	A— Todos los instrumentos de vuelo deben estar en pleno funcionamiento.	B— No debe tener limitaciones operativas prescritas que prohíban su uso en cualquier área de operación requerida.	C— Los controles de vuelo dobles y los controles de potencia del motor deben ser operables y de fácil acceso

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
					para ambos pilotos de manera normal.
568	Un estudiante tomó una prueba práctica para un certificado de piloto el 13 de enero y no cumplió con los estándares. ¿cuándo es su estudiante elegible para volver a tomar la prueba?	2	A— 13 de enero.	B— 13 de febrero.	C— 13 de marzo.
569	Un solicitante que no apruebe una prueba de conocimientos de piloto por primera vez puede solicitar una nueva prueba después	1	A— un período de 30 días.	B— recibir 5 horas de instrucción en tierra de un instructor de tierra autorizado.	C— presentar un endoso de un instructor autorizado que certifique que se ha impartido formación adicional y que el solicitante es competente para aprobar la prueba.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
570	Un solicitante ha reprobado una prueba de conocimientos por segunda vez. Con la capacitación y el respaldo de un instructor autorizado, ¿cuándo puede el solicitante solicitar una nueva prueba?	1	A— Después de 15 días	B— Después de 30 días.	C— Después de 5 días.
571	Un solicitante que no apruebe una prueba práctica por segunda vez puede solicitar una nueva prueba después	1	A— Han pasado 30 días.	B— recibir la instrucción necesaria y un respaldo de un instructor autorizado que impartió la capacitación.	C— presentando una carta de competencia al examinador firmada por un instructor de vuelo autorizado.
572	Un estudiante reprueba su examen práctico en su primer intento. Luego, falla el examen el 13 de enero. ¿Cuándo es lo más temprano que puede volver a tomar el examen?	2	A— Inmediatamente.	B— 13 de febrero.	C— 12 de febrero.
573	¿Qué clase de certificado médico, si corresponde, se requiere para una persona que agrega una habilitación a un certificado de piloto?	2	A— Ninguno.	B— Segunda clase.	C— Tercera clase.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
574	¿Quién es responsable de administrar la prueba de conocimientos requerida a un estudiante piloto antes de un vuelo solo?	1	A— El instructor autorizado del estudiante.	B— Cualquier instructor de tierra certificado.	C— Cualquier instructor de vuelo certificado.
575	¿Qué materias se deben cubrir en la prueba de conocimientos pre vuelo solo?	2	A— Principios de vuelo, clima y sistemas de aeronaves.	B— Regulaciones aplicables, características de vuelo y limitaciones operacionales de la marca y modelo de aeronave que se va a volar.	C— Altitud de densidad, operaciones desde un aeropuerto controlado y comunicaciones por radio con las instalaciones apropiadas de control de tránsito aéreo.
576	Un piloto privado ha completado tres despegues y tres aterrizajes hasta detenerse por completo dentro de los 90 días anteriores en un avión de tres ruedas, aterrizaje de un solo motor, y decide llevar a un pasajero para un vuelo en un avión de patin de cola. Dado que estos aviones son de la misma categoría y clase, el piloto está al día en	2	A— ambos aviones.	B— el avión de tres ruedas.	C— el avión de rueda de cola.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
577	¿Qué acción es apropiada si se desvía de una instrucción de control de tránsito aéreo durante una emergencia y se le da prioridad?	3	A— Envíe un informe a la AAC dentro de las 48 horas.	B— Presentar un informe al gerente de la instalación de control de tránsito aéreo dentro de las 24 horas.	C— Si se solicita, presente un informe detallado dentro de las 48 horas al gerente de la instalación de control de tránsito aéreo.
578	¿Qué acción previa al vuelo se requiere para cada vuelo?	2	A— Verifique los informes y pronósticos meteorológicos.	B— Determinar la longitud de la pista en los aeropuertos de uso previsto.	C— Determinar alternativas si el vuelo no se puede completar.
579	La acción previa al vuelo requerida por las regulaciones relativas a las alternativas disponibles, si el vuelo planificado no se puede completar, es aplicable a	2	A— Solo vuelos IFR.	B— cualquier vuelo que no se encuentre en las proximidades de un aeropuerto.	C— cualquier vuelo realizado por contrato o compensación.
580	¿Qué afirmación es verdadera con respecto al uso de cinturones de seguridad y arneses para hombros?	2	A— Los miembros de la tripulación deben mantener abrochados los cinturones de seguridad y los arneses de hombros en todo	B— El piloto al mando debe asegurarse de que cada persona a bordo de una aeronave esté informada sobre cómo abrocharse y	C— Los pasajeros deben mantener abrochados los cinturones de seguridad en todo momento durante el

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
			momento durante el movimiento en la superficie.	desabrocharse los cinturones de seguridad.	movimiento en la superficie, pero el uso de arneses para hombros es opcional.
581	La condena por un delito relacionado con el alcohol o las drogas es motivo de	2	A— revocación permanente de todos los certificados y habilitaciones.	B— suspensión o revocación de cualquier certificado o calificación,	C— denegación de una solicitud para cualquier certificado o calificación emitida bajo FAR Parte 61 por un período de hasta 24 meses después de la fecha de la condena.
582	¿Bajo qué condición, si la hubiera, puede un piloto permitir que una persona que está obviamente bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas embriagantes sea transportada a bordo de un avión?	3	A— Bajo ninguna condición.	B— Solo si hay un segundo piloto a bordo.	C— Solo si la persona es un paciente médico que recibe la atención adecuada o se encuentra en una emergencia.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
583	Una persona no puede actuar como miembro de la tripulación de una aeronave civil si esa persona ha consumido bebidas alcohólicas dentro del período anterior.	1	A— 8 horas.	B— 12 horas.	C— 24 horas.
584	Ninguna persona puede actuar como miembro de la tripulación de una aeronave civil con un nivel mínimo de alcohol en sangre de	2	A— cualquier cantidad detectable.	B— .04 por ciento o más.	C— 0,2 por ciento o más.
585	Un piloto de un avión terrestre multimotor planea practicar procedimientos IFR bajo la capa de nubes en condiciones VMC. El piloto de seguridad debe poseer al menos un	2	A— Certificado de piloto recreativo con habilitación de avión.	B— Certificado de Piloto Privado con habilitación en tierra multimotor de avión y certificado médico vigente.	C— Certificado de piloto privado con habilitación de avión e instrumentos, pero no se requiere un certificado médico vigente.
586	¿Cuál es el requisito mínimo de combustible para volar bajo VFR de noche en un avión? Suficiente para volar a	3	A: el primer punto de aterrizaje previsto y después volar durante 20 minutos a la velocidad de crucero normal.	B: el primer punto de aterrizaje previsto y después volar durante 30 minutos a la velocidad de crucero normal.	C: el primer punto de aterrizaje previsto y después volar durante 45 minutos a la

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
					velocidad de crucero normal.
587	¿Cuál es el requisito mínimo de combustible para volar en VFR durante las horas del día en un avión? Suficiente para volar a	2	A: el primer punto de aterrizaje previsto y después volar durante 20 minutos a la velocidad de crucero normal.	B: el primer punto de aterrizaje previsto y después volar durante 30 minutos a la velocidad de crucero normal.	C: el primer punto de aterrizaje previsto y después volar durante 45 minutos a la velocidad de crucero normal.
588	¿Cuánto tiempo antes de la operación propuesta se debe presentar una solicitud a la instalación ATC de control para operar en el espacio aéreo Clase C sin el transpondedor de notificación de altitud requerido?	1	A— 1 hora.	B— 8 horas.	C— 24 horas.
589	Se requiere un transpondedor codificado con capacidad de notificación de altitud para todo el espacio aéreo controlado	3	A— por debajo de 14,500 pies MSL.	B— por encima de 12,500 pies MSL (excluyendo el espacio aéreo a 2,500 pies AGL o menos).	C— a 10,000 pies MSL o más (excluyendo el espacio aéreo a 2,500 pies AGL o menos).

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
590	Se requiere un transpondedor codificado de notificación de altitud para todo el espacio aéreo	2	A— desde la superficie hasta 10,000 pies MSL dentro de un radio de 10 NM de cualquier patrón de tráfico del aeropuerto.	B— a 10,000 pies MSL o más y por debajo del piso del espacio aéreo Clase A (excluyendo el espacio aéreo a 2,500 pies AGL o menos).	C— dentro de las 25 NM de un aeropuerto principal de Clase B desde la superficie hacia arriba hasta los 10,000 pies MSL (excluyendo el espacio aéreo por debajo de los 1,200 pies AGL).
591	El propósito principal de una lista de equipo mínimo (MEL) es	2	A— proporcione una lista del equipo que debe estar operativo en todo momento en la aeronave.	B— enumerar el equipo que puede estar inoperativo y aún así no afectar la aeronavegabilidad de la aeronave.	C— enumere el equipo mínimo que debe instalarse en todas las aeronaves según lo exigen las directivas de aeronavegabilidad.
592	La autorización para la aprobación de una lista de equipo mínimo (MEL) debe obtenerse del	2	A— Administrador.	B— Autoridad de Aviación Civil AAC	C— fabricante de aeronaves.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
593	¿Qué altitud de presión de cabina permite a un piloto operar una aeronave hasta 30 minutos sin oxígeno suplementario?	2	A— 12,500 pies MSL.	B— 12,600 pies MSL.	C— 14,100 pies MSL.
594	Una aeronave que no esté equipada con las luces de posición requeridas debe terminar el vuelo	1	A— al atardecer.	B— 30 minutos después de la puesta del sol.	C— 1 hora después de la puesta del sol.
595	Se requiere que las luces de posición estén exhibidas en todas las aeronaves en vuelo desde	1	A— del atardecer al amanecer.	B— 1 hora antes del atardecer hasta 1 hora después del amanecer.	C— 30 minutos antes del amanecer hasta 30 minutos después del atardecer.
596	Desde el atardecer hasta el amanecer, ninguna persona puede estacionar o mover una aeronave en un área de operaciones de vuelo nocturno de un aeropuerto a menos que la aeronave	1	A— está en un área marcada por luces de obstrucción.	B— está equipado con una luz de aterrizaje o de rodaje eléctrica.	C: tiene luces anticolidión rojas o blancas de aviación encendidas

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
597	Mientras está en vuelo, una luz roja fija dirigida hacia usted desde la torre de control significa	2	A— continuar el vuelo; aeropuerto inseguro, no aterrice.	B— ceder el paso a otras aeronaves; sigue dando vueltas.	C— regreso para aterrizar; espere luz verde fija en el momento apropiado.
598	Mientras está en vuelo, una luz roja y verde alterna dirigida hacia usted desde la torre de control significa	1	A— tenga mucho cuidado.	B— ceder el paso a otras aeronaves; sigue dando vueltas.	C— regreso para aterrizar; espere luz verde fija en el momento adecuado.
599	Recibe una luz blanca intermitente de la torre de control durante el arranque antes del despegue; ¿Qué acción deberías tomar?	2	A— Rodar lejos de la pista en uso.	B— Regrese a su punto de partida en el aeropuerto.	C— Ninguno; esta señal luminosa es aplicable únicamente a aeronaves en vuelo.
600	Si una aeronave no está equipada para vuelos nocturnos y la puesta de sol oficial es a las 17.30 EST, lo último que un piloto puede operar esa aeronave sin violar las regulaciones es	2	A— 1629 EST.	B— 1729 EST.	C— 1829 EST.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
601	¿Qué equipo se requiere para las aeronaves a motor durante los vuelos nocturnos VFR?	1	A— Brújula magnética.	B— Altimetro sensible y luz de aterrizaje.	C— Equipo de comunicaciones por radio VHF.
602	¿Cuál es la distancia máxima desde un aeropuerto a la que una aeronave dedicada a operaciones de entrenamiento puede operar sin un transmisor localizador de emergencia?	2	A— 25 NM.	B— 50 NM.	C: 100 NM.
603	¿Cuánto tiempo se puede operar una aeronave después de que el transmisor localizador de emergencia se haya retirado inicialmente para su mantenimiento?	1	A— 90 días.	B— 30 días.	C— 7 días.
604	¿Cuándo es necesario reemplazar o recargar las baterías del transmisor localizador de emergencia?	2	A— Cada 24 meses.	B— Después de 1 hora acumulativa de uso.	C— Una vez vencido el 75 por ciento de su vida útil.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
605	¿Con qué frecuencia es necesario inspeccionar los transmisores de localización de emergencia?	1	A— Cada 12 meses.	B— Cada 24 meses.	C— Después de cada 100 horas de vuelo.
606	Si en un vuelo nocturno, el piloto de la aeronave A observa solo la luz verde de la punta del ala de la aeronave B, y los aviones están convergiendo, ¿qué avión tiene el derecho de paso?	3	A— Aeronave A; está a la izquierda del avión B.	B— Aeronave B; está a la derecha de la aeronave A.	C— Aeronave A; está a la derecha de la aeronave B.
607	Cuando dos o más aeronaves se acercan a un aeropuerto con el propósito de aterrizar, el derecho de paso pertenece a la aeronave.	3	A— eso es lo menos maniobrable.	B: que está delante o a la derecha del otro, independientemente de la altitud.	C— a menor altitud, pero no se aprovechará de esta regla para cortar por delante o adelantar a otro.
608	¿Una aeronave tiene el derecho de paso sobre qué aeronave?	2	A— Planeador.	B— Gyroplane.	C— Aeronave que remolca a otra aeronave.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
609	Al volar por debajo de los límites laterales del espacio aéreo de Clase B, la velocidad aérea máxima indicada autorizada es	2	A— 156 nudos.	B— 200 nudos.	C— 250 nudos.
610	A menos que se autorice lo contrario, ¿cuál es la velocidad aérea máxima indicada a la que una aeronave puede volar en un patrón de tráfico de aeropuerto por satélite ubicado dentro del espacio aéreo de Clase B?	3	A— 200 MPH.	B— 200 nudos.	C— 250 nudos.
611	A menos que lo autorice o requiera el control de tránsito aéreo, ¿cuál es la velocidad aérea máxima indicada a la que una persona puede operar una aeronave por debajo de 10,000 pies MSL?	3	A— 200 nudos.	B— 250 MPH.	C— 250 nudos.
612	La velocidad aérea máxima indicada permitida cuando se opera una aeronave dentro de las 4 NM del aeropuerto principal en el espacio aéreo de Clase D es	2	A— 200 MPH.	B— 200 nudos.	C— 250 nudos.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
613	Para operar una aeronave sobre cualquier área congestionada, un piloto debe mantener una altitud de al menos	2	A— 500 pies por encima del obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 1,000 pies.	B— 1,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 2,000 pies.	C— 2,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 1,000 pies.
614	Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, ¿cuál es la altitud mínima segura para que un piloto opere una aeronave en cualquier lugar?	3	A— Una altitud de 1,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 2,000 pies.	B— Una altitud de 500 pies sobre la superficie y no más cerca de 500 pies de cualquier persona, embarcación, vehículo o estructura.	C— Una altitud que permita, si falla una unidad motriz, un aterrizaje de emergencia sin peligro indebido para las personas o la propiedad en la superficie.
615	La distancia mínima a la que se puede operar un avión sobre una estructura que se encuentra en un área escasamente poblada es	2	A— 500 pies sobre el suelo.	B— 500 pies de la estructura mas alta.	C— 1,000 pies de la estructura.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
616	¿Qué tipo de velocidad a la altitud de crucero planificada se debe ingresar en un plan de vuelo?	1	A— Verdadera velocidad aérea.	B— Velocidad aerodinámica indicada.	C— Velocidad terrestre estimada
617	¿Cuál es el procedimiento de salida correcto en un aeropuerto no controlado?	1	A— El procedimiento de salida aprobado para ese aeropuerto.	B— Haga todos los giros a la izquierda, excepto un giro de 45 ° a la derecha en el primer tramo con viento cruzado.	C— Salida en cualquier dirección compatible con la seguridad, después de cruzar el límite del aeropuerto.
618	Cuando se opera en VFR a más de 3000 pies AGL, las altitudes de crucero que se deben mantener se basan en la	2	Un verdadero curso que se está volando.	B— curso magnético en vuelo.	C— rumbo magnético en vuelo.
619	¿Qué rumbos y altitudes son apropiados para aeronaves VFR que operan a más de 3,000 pies AGL, pero por debajo de 18,000 pies MSL?	3	A— Rumbo verdadero 0 ° a 179 ° inclusive, miles impares más 500 pies.	B— Curso magnético de 0 ° a 179 ° inclusive, incluso miles más 500 pies.	C— Curso magnético de 180 ° a 359 ° inclusive, incluso miles más 500 pies.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
620	La finalización de una inspección anual y el regreso de una aeronave al servicio siempre deben indicarse mediante	2	A— realización de un vuelo de prueba y la entrada correspondiente en el libro de registro.	B— las entradas apropiadas en los registros de mantenimiento de la aeronave.	C— la fecha de renovación de la licencia en el Certificado de registro.
621	La última inspección anual de una aeronave se realizó el 12 de julio de este año. La próxima inspección anual vencerá a más tardar el	2	A— 13 de julio del año que viene.	B— 31 de julio del próximo año.	C— 12 meses calendario después de la fecha que figura en el Certificado de aeronavegabilidad.
622	¿Qué está prohibido si la aeronave que se está utilizando no ha tenido una inspección de 100 horas o una inspección anual dentro de las 100 horas anteriores de servicio?	1	A— Dar instrucción de vuelo por alquiler.	B— Realización de cualquier operación comercial.	C— Transporte de pasajeros, ya sea por contrato o no.
623	Una aeronave alquilada con pasajeros a bordo tiene una inspección de 100 horas realizada después de 90 horas de servicio. La próxima inspección de 100 horas se realizaría después de	2	A— 90 horas de servicio.	B— 100 horas de servicio.	C— 110 horas de servicio.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
624	Asegurar el cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad es responsabilidad del	3	A— Mecánico certificado.	B— piloto al mando de la aeronave.	C— propietario u operador de la aeronave.
625	Si la operación de una aeronave en vuelo se vio sustancialmente afectada por una alteración o reparación, los documentos de la aeronave deben demostrar que fue probada y aprobada para volver al servicio por un piloto con la calificación adecuada antes de volar.	1	A— con pasajeros a bordo.	B— por compensación o alquiler.	C— por instructores y estudiantes.
626	Si un transpondedor ATC instalado en una aeronave no ha sido probado, inspeccionado y no cumple con las regulaciones dentro de un período específico, ¿cuál es la limitación de su uso?	1	A— No se permite su uso.	B— Puede usarse en cualquier lugar excepto en el espacio aéreo de Clase A y B.	C— Puede utilizarse para vuelos VFR pero no para vuelos IFR.
627	¿Cuál es el período máximo de tiempo durante el cual una persona puede usar un transpondedor ATC después de haber sido probado e inspeccionado?	2	A— 12 meses calendario.	B— 24 meses calendario.	C— 36 meses calendario.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
628	¿Cuál es el requisito de edad mínima para el solicitante que busca un Certificado de estudiante piloto limitado a las operaciones?	2	A— 14 años.	B— 16 años.	C— 18 años.
629	Durante los vuelos de entrenamiento, un instructor debe intercalar distracciones realistas para determinar si un estudiante puede	2	A— aprender a pesar de condiciones estresantes.	B— mantener el control de la aeronave mientras se desvía su atención.	C— realizar maniobras utilizando el método integrado de instrucción de vuelo.
630	¿Cómo debe un instructor introducir distracciones?	2	A— Solicite que el estudiante mantenga un rumbo y una altitud constantes.	B— Pídale al alumno que consiga algo del asiento trasero.	C— Exija que el estudiante busque tráfico.
631	¿Cuáles son los cuatro elementos fundamentales de riesgo en el proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM) que comprenden cualquier situación aeronáutica determinada?	1	A — Piloto, aeronave, medio ambiente y misión.	B — Habilidad, estrés, conciencia de la situación y aeronave.	C — Conciencia de la situación, gestión de riesgos, juicio y habilidad.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
632	¿Cuándo debe un instructor de vuelo comenzar a enseñar a un estudiante la toma de decisiones aeronáuticas (ADM)?	2	A— Comenzando con la primera lección.	B— Tan pronto como el alumno sea capaz de controlar la aeronave durante las maniobras básicas.	C— Después de que el estudiante haya completado el vuelo en solitario inicial pero antes de realizar vuelos de campo travesía.
633	La toma de decisiones aeronáuticas (ADM) se puede definir como	3	A: proceso mental de analizar toda la información disponible en una situación particular, tomar una decisión oportuna sobre qué acción tomar y cuándo tomarla.	B— proceso de toma de decisiones que se basa en el buen juicio para reducir los riesgos asociados con cada vuelo.	C: enfoque sistemático del proceso mental utilizado por los pilotos para determinar sistemáticamente el mejor curso de acción en respuesta a un conjunto dado de circunstancias.
634	La gestión de riesgos, como parte del proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM), se basa en qué características reducen los riesgos asociados con cada vuelo.	3	A— Aplicación de procedimientos de gestión de estrés y elementos de riesgo.	B— El proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y tomar una decisión oportuna sobre qué acción tomar.	C— Conciencia de la situación, reconocimiento de problemas y buen juicio.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
635	El proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM) identifica varios pasos involucrados en una buena toma de decisiones. Uno de estos pasos es	2	A— haciendo una evaluación racional de las acciones requeridas.	B— identificación de actitudes personales peligrosas para un vuelo seguro.	C— desarrollar una actitud de "puedo hacerlo".
636	Ejemplos de trampas de comportamiento clásicas en las que pueden caer los pilotos experimentados son:	2	A— promover la conciencia de la situación y luego los cambios necesarios en el comportamiento.	B— completar un vuelo según lo planeado, complacer a los pasajeros, cumplir con los horarios y "hacer el trabajo".	C— asumir responsabilidades adicionales y hacer valer la autoridad de PIC.
637	Todos los pilotos experimentados han sido víctimas o tentados por una o más de estas tendencias peligrosas o problemas de comportamiento en algún momento de su carrera. Seleccione la respuesta que mejor describa estas tendencias.	2	A— Deficiencias en las habilidades instrumentales y conocimiento de los sistemas o limitaciones de la aeronave.	B— Presión de grupo, pérdida de conciencia situacional y funcionamiento con reservas de combustible inadecuadas.	C— Deficiencias en el desempeño debido al estrés de factores humanos como fatiga, enfermedad o problemas emocionales.
638	Para obtener una perspectiva realista de la actitud de uno hacia el vuelo, el piloto debe	3	A— comprender la necesidad de completar el vuelo.	B— obtener instrucción de vuelo tanto realista como completa durante el entrenamiento.	C— realizar una prueba de autoevaluación de actitudes peligrosas.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
639	Nombra algunas actitudes peligrosas que pueden afectar tu juicio durante el proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM).	2	A— Impulsividad, anti-establecimiento y reevaluación.	B— Antiautoridad, impulsividad y resignación.	C— Presión de grupo y niveles de estrés.
640	Las actitudes peligrosas que contribuyen a un mal criterio del piloto pueden contrarrestarse eficazmente mediante	1	A— un antídoto apropiado.	B— dar pasos significativos para ser más asertivo con las actitudes.	C— reconocimiento temprano de estas actitudes peligrosas.
641	A todos los pilotos les ocurren actitudes peligrosas en algún momento. ¿Cuáles son algunas de estas actitudes peligrosas?	1	A— Antiautoridad, impulsividad, machismo, resignación e invulnerabilidad.	B— Pobre conocimiento de la situación, juicios rápidos y falta de un proceso de toma de decisiones.	C— Mala gestión de riesgos y falta de gestión del estrés.
642	En el proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM), ¿cuál es el primer paso para neutralizar una actitud peligrosa?	1	A— Reconocer pensamientos peligrosos.	B— Reconociendo la invulnerabilidad de la situación.	C— Hacer un juicio racional.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
643	¿Qué debe hacer un piloto al reconocer un pensamiento como peligroso?	2	A— Corrija este pensamiento peligroso realizando una evaluación de riesgos exhaustiva.	B— Etiquete el pensamiento como peligroso y luego corrijalo indicando el antídoto correspondiente.	C— Evite que se desarrolle este pensamiento peligroso.
644	El éxito en la reducción del estrés asociado con una crisis en la cabina comienza con	3	A— eliminando los problemas más serios de estrés en la cabina y la vida.	B— conocer la causa exacta del estrés.	C: evaluar las áreas de estrés en la vida personal.
645	Para ayudar a manejar el estrés de la cabina, un piloto debe	2	A— piense en situaciones de estrés de la vida que son similares a las de volar.	B— trate de relajarse y pensar racionalmente al primer signo de estrés.	C— evitar situaciones que degraden la capacidad para manejar las responsabilidades del puesto de pilotaje.
646	El proceso DECIDE consta de seis elementos para ayudar a proporcionar al piloto una forma lógica de abordar la toma de decisiones aeronáuticas. Estos elementos son para	3	A— estimar, determinar, elegir, identificar, detectar y evaluar.	B— determinar, evaluar, elegir, identificar, hacer y eliminar.	C— detectar, estimar, elegir, identificar, hacer y evaluar.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
647	¿Cuál es la mejor manera de enseñar a los estudiantes cómo realizar múltiples tareas mientras se vuela?	1	A— Ayude a los estudiantes a desarrollar ambos tipos de habilidades para realizar múltiples tareas, incluido el cambio de atención y el desempeño simultáneo.	B— Ayude a los estudiantes a desarrollar habilidades para cambiar la atención.	C— Ofrezca distracciones mientras un estudiante está aprendiendo una habilidad para que comprenda cómo secuenciar la tarea.
648	El factor humano	2	A— rara vez resulta en accidentes a menos que se realicen acciones deliberadas.	B— provoca tres de cada cuatro accidentes.	C— se comprende bien, por lo que los accidentes inducidos por el comportamiento son ocurrencias extremadamente raras.
649	¿Qué enunciado es verdadero con respecto al alcohol en el sistema humano?	1	A— El alcohol hace que un piloto sea más susceptible a la hipoxia.	B— Pequeñas cantidades de alcohol no afectarán la habilidad de volar.	C— El café ayuda a metabolizar el alcohol y alivia la resaca.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
650	Si una persona ha buceado y no ha requerido un ascenso controlado y va a volar a altitudes de presión de cabina de 8,000 pies o menos, el tiempo de espera recomendado es de al menos	2	A— 4 horas.	B— 12 horas.	C— 24 horas.
651	Si una persona ha practicado buceo con tanque de oxígeno y ha requerido un ascenso controlado y va a volar a altitudes de presión de cabina de 8.000 pies o menos, el tiempo de espera recomendado es de al menos	3	A— 8 horas.	B— 12 horas.	C— 24 horas.
652	Durante un ascenso a 18.000 pies, el porcentaje de oxígeno en la atmósfera	3	A— aumenta.	B— disminuye.	C— sigue siendo el mismo.
653	¿Qué afirmación sobre la hipoxia es verdadera?	1	A— La falsa sensación de seguridad pueden ser síntomas de hipoxia.	B— La hipoxia es causada por burbujas de nitrógeno en las articulaciones y el torrente sanguíneo.	C— Obligarse a concentrarse en los instrumentos de vuelo ayudará a superar los efectos de la hipoxia.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
654	¿Qué cambio físico ocurriría con mayor probabilidad a los ocupantes de una aeronave sin presión que vuela por encima de los 15.000 pies sin oxígeno suplementario?	3	A— Los gases atrapados en el cuerpo se contraen y evitan que el nitrógeno se escape del torrente sanguíneo.	B— La presión en el oído medio es menor que la presión atmosférica en la cabina.	C— Se desarrolla una coloración azul de los labios y las uñas junto con la visión de túnel.
655	La hipoxia es el resultado de	2	A— nitrógeno excesivo en el torrente sanguíneo.	B— presiones barométricas reducidas en altitud.	C: disminución de la cantidad de oxígeno a medida que aumenta la altitud
656	¿Cómo puede afectar el tabaquismo a un piloto?	2	A— Puede disminuir la visión nocturna hasta en un 50 por ciento.	B— Reduce la capacidad de transporte de oxígeno de la sangre.	C— Crea gases de dióxido de carbono adicionales en el cuerpo que a menudo conducen a hiperventilación.
657	La hiperventilación da como resultado	1	A— falta de dióxido de carbono en el cuerpo.	B— la necesidad de incrementar el flujo de oxígeno suplementario.	C— Respirar demasiado rápido, lo que provoca una falta de oxígeno.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
658	La respiración rápida o muy profunda mientras se usa oxígeno puede causar	2	A— cianosis.	B— hiperventilación.	C: acumulación de dióxido de carbono en el cuerpo.
659	Una persona debería poder superar los síntomas de hiperventilación mediante	2	A— aumentar la frecuencia respiratoria para aumentar la ventilación pulmonar.	B— ralentizar la frecuencia respiratoria y aumentar la cantidad de dióxido de carbono en el cuerpo.	C— abstenerse del uso de alcohol y medicamentos de venta libre como antihistamínicos y tranquilizantes.
660	La ventaja de experimentar hipoxia en una cámara de altitud es	1	A: ayuda a los pilotos a aprender a reconocer sus propios síntomas en un entorno controlado.	B— una persona podrá observar muchos síntomas hipóxicos en varias personas al mismo tiempo.	C— cuando una persona se vuelve hipóxica, rápidamente se puede readmitir aire a la cámara para revivir a esa persona.
661	¿Qué procedimiento se recomienda para prevenir o superar la desorientación espacial?	2	A— Evite giros pronunciados y movimientos bruscos de control.	B— Depender totalmente de las indicaciones de los instrumentos de vuelo.	C— Reducir los movimientos de la cabeza y los ojos en la mayor medida posible.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
662	Una aceleración rápida puede crear la ilusión de estar en:	2	A— giro a la izquierda.	B— actitud de nariz arriba.	C— actitud boca abajo.
663	La ilusión de que la aeronave está a una altitud mayor de lo que realmente está, es producida por	2	A— neblina atmosférica.	B— terreno en pendiente.	C— terreno en pendiente descendente.
664	¿Qué efecto tiene la neblina en la capacidad de ver el tráfico o las características del terreno durante el vuelo?	3	A— La neblina hace que los ojos se enfoquen al infinito.	B— Los ojos tienden a trabajar demasiado en la bruma y no detectan fácilmente el movimiento relativo.	C— Todo el tráfico o las características del terreno parecen estar más lejos que su distancia real.
665	La adaptación a la oscuridad se ve afectada por la exposición a	3	A— dióxido de carbono.	B— vitamina A en la dieta.	C— altitudes de presión de la cabina superiores a 5000 pies.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
666	Aunque no es obligatorio, se recomienda el uso de oxígeno suplementario cuando se vuela por la noche por encima de	1	A— 5,000 pies.	B— 10,000 pies.	C— 12,500 pies.
667	¿Qué sugerencia podría hacer a los estudiantes que están experimentando mareos por movimiento?	3	A— Recomiende tomar medicamentos para prevenir el mareo por movimiento.	B— Haga que los estudiantes bajen la cabeza, cierren los ojos y respiren profundamente.	C— Dígale a los estudiantes que eviten movimientos innecesarios de la cabeza y que mantengan la vista fija en un punto fuera de la aeronave.
668	El mareo por movimiento es causado por	1	A: estimulación continua de la pequeña porción del oído interno que controla el sentido del equilibrio.	B— una inestabilidad en las células cerebrales que afecta el equilibrio y generalmente se superará con la experiencia.	C: el movimiento de un avión que hace que el estómago cree una sustancia ácida que hace que el revestimiento del estómago se contraiga.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
669	¿Qué técnica debe enseñarse a un estudiante a buscar tráfico a derecha e izquierda durante un vuelo recto y nivelado?	3	A— Barrido continuo del parabrisas de derecha a izquierda.	B— Concéntrese en el movimiento relativo detectado en el área de visión periférica.	C— Enfóquese sistemáticamente en diferentes segmentos del cielo durante breves intervalos.
670	Una ayuda para aumentar la eficacia de la visión nocturna sería	2	A— mira directamente a los objetos.	B— obligue a los ojos a ver fuera del centro.	C— aumentar la intensidad de la iluminación interior.
671	¿Cuál es una forma eficaz de prevenir un peligro de colisión en el patrón de tráfico?	2	A— Ingrese el patrón en un descenso.	B— Mantenga la altitud de patrón de tráfico adecuada y explore continuamente el área.	C— Confíe en los informes de radio de otras aeronaves que puedan estar operando en el patrón de tráfico.
672	La técnica más eficaz para detectar otras aeronaves durante la noche es	2	A— gire la cabeza y pase los ojos rápidamente por toda la región visible.	B— evite mirar directamente al punto donde se sospecha que está volando otra aeronave.	C— evite explorar la región debajo del horizonte para evitar el efecto de las luces del suelo en los ojos.

<b>EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN</b>					
	<b>Pregunta</b>	<b>Correcta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
673	La mayoría de los accidentes de colisión en el aire ocurren durante	2	A— días nublados dentro del entorno del patrón de tráfico.	B— días despejados en las proximidades de las ayudas a la navegación.	C— condiciones nocturnas durante la simulación de la luz f del instrumento.
674	¿Antes de que un estudiante pueda concentrarse en aprender, cuáles necesidades humanas deberán ser satisfechas?	2	A- Seguridad personal	B- Física	C- Protección
675	¿Después de que los individuos están físicamente cómodos y no tienen miedo por su seguridad, cuáles necesidades humanas se convierten en la principal influencia en su comportamiento?	1	A- social.	B- Física.	C- Egoísta.
676	¿Cuál de las necesidades humanas del estudiante ofrecen grandes retos al instructor?	3	A- Social	B- Egoísta	C- Auto-realización

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
677	Cuando un estudiante utiliza excusas para justificar un rendimiento inadecuado, es una indicación del mecanismo de defensa conocido como	3	A- vuelo.	B- Agresión.	C- Racionalización.
678	A pesar de que los mecanismos de defensa pueden tener un propósito útil, también pueden ser un obstáculo porque	3	A- proveen sentimientos de adecuación.	B- alivian la causa de problemas.	C- involucran decepción de sí mismo y distorsión de la realidad.
679	Cuando un estudiante hace preguntas irrelevantes o rehúsa a participar en las actividades en clase, esto es generalmente es una indicación del mecanismo de defensa conocido como	2	A- vuelo.	B- agresión.	C- resignación.
680	Tomar un vuelo mental o físico es un mecanismo de defensa que los estudiantes utilizan cuando	1	A- quieren escapar de situaciones frustrantes.	B- no pueden aceptar las verdaderas razones de su comportamiento.	C- Pierden interés durante las etapas avanzadas del entrenamiento.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
681	Cuando los estudiantes utilizan de manera subconsciente el mecanismo de defensa llamado racionalización, ellos	2	A- utilizan excusas para justificar un comportamiento aceptable.	B- No pueden aceptar las razones reales de su comportamiento.	C- Desarrollan síntomas que les dan excusas para alejarse de la frustración.
682	Cuando los estudiantes despliegan el mecanismo de defensa llamado agresión, ellos	2	A- se muestran visiblemente enojados, indispuestos e infantiles.	B- Pueden rehusar a participar en actividades de clase.	C- tratan de justificar acciones haciendo numerosas preguntas.
683	Cuando un estudiante se ocupa de soñar de día, es el mecanismo de defensa de	1	A- vuelo.	B- fantasía.	C- Evasión.
684	Cuando un estudiante se encuentra confundido y perdido en una fase avanzada del entrenamiento después de haber completado la fase temprana sin comprender los fundamentos, el mecanismo de defensa es generalmente en la forma de	2	A- sumisión.	B- Resignación.	C- Racionalización.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
685	¿Qué podría causar que los estudiantes se vuelvan frustrados?	2	A- Dándole al estudiante alabanza sin sentido	B- Diciéndole al estudiante que su trabajo es insatisfactorio sin ninguna explicación	C- Cubriendo los errores del instructor o mintiendo cuando el instructor está en duda
686	Cuando los estudiantes no son capaces de ver los beneficios o el propósito de una lección, ellos	1	A- estarán menos motivados.	B- no aprenderán tan rápido.	C- no van a tratar de aumentar sus esfuerzos.
687	Cuando el instructor mantiene al estudiante informado de los objetivos de una lección y los estándares de cumplimiento, esto minimiza en el estudiante los sentimientos de	1	A- inseguridad.	B- resignación.	C- Agresividad.
688	La confianza del estudiante tiende a ser destruida si los instructores	1	A- alardean cada vez de que tienen duda acerca de algún punto.	B- identifican continuamente los errores y fallas de los estudiantes.	C- Dirigen y controlan las acciones y conducta de los estudiantes.

**EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN**

	Pregunta	Correcta	1	2	3
689	¿Qué es lo que resulta generalmente de una velocidad excesiva en la aproximación final?	2	A- Rebote.	B- Flotación.	C- Ballooning
690	Durante vuelos de entrenamiento, un instructor debe interponer distracciones realistas para determinar si un estudiante puede	2	A- aprender a pesar de condiciones estresantes.	B- Mantener el control de la aeronave mientras su atención es desviada.	C- Ejecutar maniobras usando el método integrado de instrucción de vuelo.
691	Muchas colisiones en el aire ocurren durante	2	A- días nublados.	B- Días claros.	C- Noches nubladas.