EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es verdadero sobre la crítica de un instructor al desempeño de un alumno?	1	A- aprendizaje	B- conocimiento	C- comprensión
La evaluación de la capacidad demostrada durante la instrucción de vuelo debe basarse en	3	A- cognitivo	B- experiencial	C- emocional
El disparo incontrolado de la carga de combustible / aire antes del encendido normal por chispa se conoce como	1	A- Autoconcepto	B- Objetivos y valores.	C- Tiempo y oportunidad.
Un cambio de comportamiento como resultado de la experiencia se puede definir como	3	A- las necesidades básicas.	B— Motivación.	C— Autoconcepto positivo.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El proceso de aprendizaje puede incluir algunos elementos tales como verbal, conceptual y	2	A— Las motivaciones deben ser tangibles para ser efectivas.	B— elemento de amenaza.	C— autoconcepto negativo.
El aprendizaje se puede clasificar en diferentes tipos, como verbal, conceptual y	2	A— tangibles.	B— Las motivaciones pueden ser muy sutiles y difíciles de identificar.	C— Las motivaciones negativas a menudo son tan efectivas como las positivas.
Mientras aprenden el material que se enseña, es posible que las personas también aprendan otras cosas. Este aprendizaje adicional se llama	3	A: sutil.	B— negativo.	C— difícil de identificar.
¿Qué factor que afecta la percepción tiene una gran influencia en el proceso perceptivo total?	1	A: reducirá el campo de percepción del individuo.	B— negativo.	C— tangible.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las percepciones resultan cuando una persona	1	A: mantener y mejorar el yo organizado.	B— Disminuir la tasa de reacciones asociativas.	C— hacer que el individuo se concentre en varias áreas de percepción.
Las percepciones, aplicadas al aprendizaje, involucran la	1	A— Aplicación.	B— lograr un mayor nivel de satisfacción.	C— evite las áreas que representan una amenaza para el éxito.
¿Cuál es la base de todo aprendizaje?	2	A— Mantenga relaciones personales agradables con los alumnos.	B— Correlación.	C— Comprensión.
El factor que más contribuye a que el alumno no sea receptivo a las nuevas experiencias y que crea una tendencia a rechazar la formación adicional es	2	A: demasiado confiado e impulsivo.	B— Proporcionar motivaciones positivas mediante la promesa o el logro de recompensas.	C— Reforzar su confianza en sí mismos al no requerir tareas más allá de su capacidad para realizar.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué afirmación es verdadera con respecto a las motivaciones?	1	A: intuiciones.	B— buscando ávidamente la aprobación del grupo.	C— experimentando una meseta de aprendizaje.
Las motivaciones que hacen que un alumno reaccione con miedo y ansiedad son	1	A: ayudar al alumno a adquirir y mantener un concepto favorable de sí mismo.	B— asociación.	C— conceptualización.
Para que una motivación sea eficaz, los alumnos deben creer que sus esfuerzos serán recompensados de manera definitiva. Este tipo de motivación es	1	A— Proporcionar un entorno seguro y sin amenazas en el cual aprender.	B— señalando las características atractivas de la actividad a aprender.	C: mantener constante la tasa de aprendizaje para que sea predecible.
En el proceso de aprendizaje, el miedo o el elemento de amenaza	1	A: ensamblarlas en bloques más grandes de aprendizaje.	B— Señale varios elementos a evitar durante el proceso de aprendizaje.	C— Mantenga los bloques de aprendizaje pequeños para que sean más fáciles de entender.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una necesidad básica que afecta a todas las percepciones de una persona es la necesidad de	2	A— Necesidad básica.	B— percepciones no asociadas.	C— organizar demostraciones y explicaciones.
¿En qué nivel de aprendizaje la mayoría de los instructores dejan de enseñar?	2	A: primacía.	B— Tiempo y oportunidad.	C— Objetivos y valores.
¿Cuál es generalmente la forma más eficaz para que un instructor motive adecuadamente a los alumnos?	1	A: ejercicio.	B— preparación.	C— disposición.
Las motivaciones en forma de reproches y amenazas deben evitarse con todos menos con el alumno que es	3	A: intensidad.	B— aprendizaje.	C— preparación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La agrupación mental de percepciones afiliadas se denomina	1	A: efecto.	B - actualidad.	C— ejercicio.
Un instructor puede fomentar el desarrollo de conocimientos al	3	A— Principio de efecto.	B— primacía.	C— intensidad.
Nombra una forma en que un instructor puede ayudar a desarrollar conocimientos sobre el alumno.	2	A. Principio de primacía.	B— Principio de primacía.	C— Principio de intensidad.
A medida que las percepciones aumentan en número, el individuo desarrolla conocimiento al	1	A. Principio de primacía.	B— Principio de actualidad.	C— Principio de intensidad.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué factor que afecta las percepciones se basa en la eficacia del uso de un programa de formación debidamente planificado?	3	A— Principio de efecto.	B— Principio de intensidad.	C— Principio de preparación.
Las personas progresan más en el aprendizaje si tienen un objetivo claro. Ésta es una característica del principio de	1	A— Memoria.	B— Principio de actualidad.	C— Principio del ejercicio
Brindar oportunidades para que una persona practique y luego dirigir este proceso hacia una meta es la base del principio de:	3	A: preguntas de opción múltiple.	B— Aplicación.	C— Comprensión.
El método de instrucción y práctica para impartir la formación se basa en el principio de aprendizaje de	2	A— Opción múltiple.	B— Preguntas de verdadero o falso.	C— Preguntas de tipo oferta.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El principio que se basa en la reacción emocional del alumno es el principio de	1	A— El sobre aprendizaje puede resultar en respuestas automáticas que no son deseables.	B— Verdadero-falso.	C— Tipo de oferta.
¿Qué principio de aprendizaje implica que un individuo aprenderá más de cosas reales que de un sustituto?	3	A— Opción múltiple.	B— El sobre aprendizaje es útil para aumentar la competencia de un alumno en una materia.	C— El sobre aprendizaje es parte de la adquisición de habilidades de pensamiento de orden superior.
¿Qué principio de aprendizaje a menudo determina la secuencia de la clase dentro de un curso de instrucción?	3	A— Una ventaja del sobreaprendizaje es el eventual reemplazo de conocimientos o conceptos básicos por habilidades automatizadas.	B— de tipo de suministro.	C— de tipo selección.
¿Qué principio de aprendizaje crea a menudo una fuerte impresión casi inquebrantable?	2	A— Aplicación.	B— El sobreaprendizaje casi siempre hace que la aplicación del conocimiento sea menos ágil y menos eficiente.	C— El sobreaprendizaje a veces ocurre cuando el conocimiento que se usa con frecuencia comienza a adquirir las propiedades de una habilidad.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Las cosas que se repiten con mayor frecuencia se recuerdan mejor debido a qué principio de aprendizaje?	3	A— Aplicación.	B— Correlación.	C— Comprensión.
¿Qué nivel de conocimiento se está probando si se le pregunta: "¿Cuál es la velocidad de maniobra de la aeronave que figura en el manual del propietario?"	2	A— Lateral.	B— Correlación.	C— Comprensión.
Una pregunta de memoria no está representada por	3	a. largo plazo.	B— Positivo.	C— Deliberado.
¿Cuál de los siguientes es un ejemplo de una pregunta de memoria?	1	A— Corto plazo.	b.Trabajando.	c. Registro sensorial.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es cierto con respecto al sobre aprendizaje del conocimiento?	1	A- La información relativa que llega a los conceptos o conocimientos que ya están en la memoria.	B— Sensorial.	C— A largo plazo.
¿Qué tipo de prueba promueve el adivinar?	3	A— Memoria a corto plazo.	B- El almacenamiento inicial de información en la memoria a corto plazo.	C- El proceso selectivo en el que el registro sensorial se establece en reconocer ciertos estímulos.
¿Qué es cierto con respecto al sobreaprendizaje de conocimientos?	1	A— Permite la capacidad de realizar instintivamente ciertas maniobras o tareas, lo que permite más tiempo para concentrarse en otras tareas, como navegación, comunicaciones y exploración visual de otras aeronaves.	B— Registro sensorial.	C— Memoria a largo plazo.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante la parte práctica de vuelo en una prueba, el examinador simula la pérdida total de potencia del motor cerrando el acelerador y anunciando "falla simulada del motor". ¿Qué nivel de aprendizaje se está probando?	1	A— Corto plazo.	B— Es la parte del sistema de memoria que recibe los estímulos iniciales del entorno y los procesa de acuerdo con el concepto preconcebido del individuo de lo que es importante.	C— Tiene tres operaciones básicas: memoria icónica, memoria acústica y memoria de trabajo.
Al pedirle a una persona que explique cómo el peso bruto afecta la velocidad de maniobra, ¿qué nivel de aprendizaje se está evaluando?	2	A: asociación.	B— A largo plazo.	C— Registro sensorial.
El rendimiento de los patrones rectangulares ayuda al alumno a volar los patrones de tráfico. ¿Qué tipo de transferencia de aprendizaje es esta?	1	A— El proceso selectivo en el que el registro sensorial se establece para reconocer ciertos estímulos.	B— mnemotécnicos.	C— transferencia.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué sistema de memoria procesa la entrada del entorno?	1	A, normalmente a siete bits de fragmentos de información.	B— El almacenamiento inicial de información en la memoria a corto plazo.	C— La relación de la información entrante con conceptos o conocimientos que ya están en la memoria.
¿El uso de algún tipo de asociación, como rimas o mnemónicos, se adapta mejor a qué sistema de memoria?	3	A— Adverso.	B: por lo general, nueve bits o trozos de información.	C: por la velocidad a la que se registran fragmentos de experiencias individuales.
¿Cómo se puede describir recodificación ?	1	A— usar la técnica básica de instrucción.	B— Positivo.	C— Negativo.
¿Dónde se almacena la información para uso futuro?	2	A— Afectivo.	B— repetir el tema que el individuo ya ha aprendido.	C— introducir material desafiante para motivar continuamente al alumno.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es cierto con respecto a la memoria a largo plazo?	3	A: habilidades físicas.	B— Cognitivo.	C— Psicomotricidad.
¿Qué sistema de memoria se puede mejorar con la práctica y la repetición?	3	A: recibir, responder, valorar, organizar y caracterizar.	B— conocimiento.	C— actitudes, creencias y valores.
El uso de algún tipo de asociación, como rimas o patrones de palabras, para ayudar a recordar información se denomina	1	A—. taxonomía.	B— percepción, conjunto, respuesta guiada, mecanismo, respuesta abierta compleja, adaptación y origen.	C— conocimiento, comprensión, aplicación, análisis, síntesis y evaluación.
Describe la precodificación.	2	A: organización.	B— habilidad.	C— dominio.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La memoria a corto plazo (STM) tiene un límite de tiempo y una capacidad limitada	3	A: adaptación.	B— caracterización.	C— valoración.
¿Qué transferencia de aprendizaje ocurre cuando la ejecución de una maniobra interfiere con el aprendizaje de otra maniobra?	1	A— Volar el avión.	B— mecanismo.	C— percepción.
Para asegurar hábitos apropiados y técnicas correctas durante el entrenamiento, un instructor debe	1	A— Entender cómo se deben colocar los controles de vuelo durante un giro.	B— Hacer una pregunta después de que el instructor sintoniza el GPS.	C— Firmar un endoso en un cuaderno de bitácora.
¿Qué dominio de aprendizaje se ocupa del conocimiento?	1	A- reacción a la pregunta de un instructor.	B— Una recepción positiva para aprender nuevas habilidades.	C— Realizar una aproximación y aterrizaje de campo corto según los estándares de prueba de la AAC.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El dominio afectivo se relaciona con	1	A— Cognitivo.	B— Responder a la pregunta de un instructor.	C— Demostrar una habilidad al instructor.
Los niveles de objetivos educativos para el dominio cognitivo son	3	A- aprender a evaluar correctamente una maniobra de vuelo.	B— Afectivo.	C— Integral.
La lista de la jerarquía de objetivos a menudo se denomina	3	A-programar un receptor de satélite de posicionamiento global (GPS).	B— determinación de la temperatura a una altitud específica utilizando la tasa de lapso estándar. (GPS).	C— programación de un receptor de satélite de posicionamiento global
El resultado más complejo en el dominio afectivo es	2	A— Recuperar información, comprender, aplicar, analizar, sintetizar,	B— hacer una entrada en el libro de registro.	C— aprender a volar un procedimiento de aproximación de precisión.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El resultado menos complejo en el dominio psicomotor es	3	A: supresión.	B— Conocimiento, Comprensión, Aplicación, Análisis, Síntesis, Evaluación.	C— Definir, describir, determinar, señalar, crear, evaluar.
¿Qué habilidad es un ejemplo de dominio psicomotor del aprendizaje?	2	A: supresión.	B— inmersión.	C— represión.
¿Qué habilidad involucra el dominio cognitivo del aprendizaje?	2	A: desplazamiento.	B— correlación.	C— interferencia.
¿Cuál es un ejemplo del dominio afectivo?	1	A— desvanecimiento.	B— interferencia.	C— represión.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué dominio de aprendizaje requiere recordar hechos y conceptos específicos?	2	A: explicar el propósito de la tarea.	B— represión.	C— mala retención.
Un ejemplo de una habilidad que involucra el dominio psicomotor sería	3	A: el nivel de motivación del alumno.	B— proporcione un ejemplo claro, paso a paso.	C— dé al alumno un resumen de la tarea.
Un ejemplo de una habilidad que involucra el dominio cognitivo sería	2	A: punto de la curva de aprendizaje en el que retrocede el dominio de las habilidades.	B: nivel intelectual del alumno.	C— duración de la sesión práctica.
¿Cuáles son los seis niveles principales de la taxonomía del dominio cognitivo de Bloom?	3	A: fisiológica o psicológica.	B: nivelación normal de la tasa de aprendizaje de un individuo.	C: logro del nivel más alto posible de competencia para un individuo en particular.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Según una teoría, cierto olvido se debe a la práctica de sumergir una experiencia desagradable en el subconsciente. A esto se le llama	2	A— Risa nerviosa.	B— físico o mental.	C— agudo o crónico.
Cuando el aprendizaje de cosas similares eclipsa otras experiencias de aprendizaje, se denomina	1	A: una combinación de problemas fisiológicos y psicológicos.	B— Pérdida de precisión y control e irritabilidad.	C— Mal desempeño y actitud machista.
Cuando nuevos eventos desplazan algo que se había aprendido previamente, se llama	1	A: errores en el tiempo y descuido de las tareas secundarias.	B— resultado del estrés continuo.	C— una ocurrencia normal de la vida diaria.
Cuando una persona tiene dificultad para recordar hechos después de varios años, esto se conoce como	2	A, porque da como resultado un rendimiento lento.	B: una combinación de problemas fisiológicos y psicológicos.	C: falta de robustez física o agudeza mental.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La mejor manera de preparar a un alumno para realizar una tarea es	2	A— Las mesetas de aprendizaje son el resultado de una mala instrucción.	B— ya que puede no ser evidente para un piloto hasta que se cometan errores graves.	C— ya que puede ser una función de la robustez física o la agudeza mental.
Una consideración primordial en la planificación del desempeño del alumno es el nivel	2	A— Continúe practicando hasta que se haga el progreso.	B— Las mesetas de aprendizaje son una parte normal del proceso de aprendizaje y suelen ser temporales.	C— Las mesetas de aprendizaje son el resultado de la falta de práctica.
Una meseta de aprendizaje puede definirse como:	3	A— Etapa cognitiva.	B— Suponga que el alumno ha alcanzado su potencial para esa habilidad.	C— Moverse a un lugar diferente en el plan de estudios.
La fatiga puede ser	3	A— Etapa cognitiva.	B— Etapa asociativa.	C— Etapa de respuesta automática.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un CFI puede detectar la fatiga al notar estas características en el alumno:	1	A— Etapa cognitiva.	B— Etapa asociativa.	C— Etapa de respuesta automática.
La fatiga crónica se puede definir como	1	A— Práctica deliberada.	B— Etapa asociativa.	C— Etapa de respuesta automática.
La fatiga aguda se caracteriza por	2	A— Práctica deliberada.	B— Práctica bloqueada.	C— Práctica aleatoria.
La fatiga es uno de los peligros más traicioneros para la seguridad del vuelo	3	A— Práctica deliberada.	B— Práctica bloqueada.	C— Práctica aleatoria.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es verdadero con respecto a las mesetas de aprendizaje?	1	A— Ayude a los alumnos a desarrollar ambos tipos de habilidades para realizar múltiples tareas, incluido el cambio de atención y la ejecución simultánea.	B— Práctica bloqueada.	C— Práctica aleatoria.
¿Cómo pueden los instructores ayudar a las personas a superar una meseta de aprendizaje?	1	A: ocurre cuando no hay tiempo suficiente para una recuperación completa de episodios repetidos de fatiga aguda.	B— Ayude a los alumnos a desarrollar habilidades para cambiar la atención.	C— Ofrezca distracciones mientras el individuo aprende una habilidad para que comprenda cómo secuenciar la tarea.
¿Qué etapa de la adquisición de habilidades se caracteriza por un alumno que es capaz de evaluar el progreso personal y ajustar el desempeño en consecuencia?	3	A: aumento de la retención de conocimientos y habilidades.	B— es el cansancio que se siente después de largos períodos de tensión física y mental y falta de sueño.	C: afecta el desempeño y la capacidad, pero no el juicio.
¿Qué etapa de la adquisición de habilidades se caracteriza por un alumno que es capaz de realizar un procedimiento de manera rápida y fluida mientras realiza simultáneamente otras tareas?	2	A: aumento en la atención a los detalles del alumno.	B — necesidad de dormir.	C: aceptación de riesgos injustificados.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué etapa de la adquisición de habilidades se caracteriza por el hecho de que el alumno ingresa a un giro empinado con la potencia y el tono adecuados pero no puede mantener las entradas de control correctas?	3	A— Fisiológico.	B— Psicológico.	C— Autorrealización.
Los estudios sugieren que un alumno logra mejores resultados si se evitan las distracciones durante ¿qué tipo de práctica?	1	A— Pertenencia.	B— Autorrealización.	C— Estima.
¿Qué tipo de práctica incluye repetir el mismo ejercicio o tarea hasta que el movimiento se vuelva automático?	2	A— Seguridad.	B— Fisiológico.	C— Seguridad.
¿Qué tipo de práctica mezcla las habilidades que se van a adquirir a lo largo de la sesión práctica?	2	A— Estética.	B— Biológico.	C— Psicológico.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la mejor manera de enseñar a los alumnos a realizar múltiples tareas mientras vuelan?	3	A: proporcionar sentimientos de adecuación.	B— aliviar la causa de los problemas.	C— implican cierto grado de autoengaño y distorsión de la realidad.
Fatiga crónica	2	A: fantasía.	B— formación de reacción.	C— desplazamiento.
La fatiga crónica puede evidenciarse por la aparente	1	A— quieren escapar de situaciones frustrantes.	B— no puede aceptar las verdaderas razones de su comportamiento.	C— pierde interés durante las etapas avanzadas del entrenamiento.
La fatiga aguda se puede evidenciar por la aparente	3	A: fantasía.	B— desplazamiento.	C— racionalización.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál de las necesidades humanas del alumno ofrece el mayor desafío a un instructor?	2	A: racionalización.	B— proyección.	C— negación.
Una vez que las personas se sienten físicamente cómodas y no temen por su seguridad, ¿qué necesidades humanas se convierten en la principal influencia en su comportamiento?	2	A— usan excusas para justificar un comportamiento aceptable.	B— no puede aceptar las verdaderas razones de su comportamiento.	C— Fingir una creencia opuesta a su verdadera creencia porque la verdadera creencia causa ansiedad.
Antes de que un individuo pueda concentrarse en el aprendizaje, ¿qué necesidades humanas deben satisfacerse?	2	A: proyección.	B— compensación.	C— racionalización.
Antes de que un individuo pueda concentrarse en aprender, ¿qué necesidades humanas deben satisfacerse?	3	A: racionalización.	B— sumisión.	C— compensación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Aunque los mecanismos de defensa pueden servir para un propósito útil, también pueden	2	A— se niegan a aceptar la realidad.	B— coloque los pensamientos incómodos en áreas inaccesibles de la mente inconsciente.	C: intente justificar las acciones haciendo numerosas preguntas.
Cuando un alumno presenta creencias opuestas a lo que realmente cree, generalmente es una indicación del mecanismo de defensa conocido como	2	A— se vuelven visibles, enojados, molestos o infantiles.	B— puede intentar minimizar la situación.	C: intente justificar las acciones haciendo numerosas preguntas.
La fantasía es un mecanismo de defensa que los alumnos utilizan cuando	2	A- vuelo.	B— represión.	C— renuncia.
Cuando un alumno usa excusas para justificar un desempeño inadecuado, es una indicación del mecanismo de defensa conocido como	2	A: compensación.	B— fantasía.	C— negación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un estudiante piloto culpa del fracaso de un examen práctico a una evaluación injusta del examinador. Esto demuestra el mecanismo de defensa conocido como	2	A— Dar a los alumnos elogios sin sentido	B— Decirle a los alumnos que su trabajo es insatisfactorio sin explicación.	C— Un instructor que admite libremente los errores que causan falta de confianza.
Cuando los alumnos usan inconscientemente el mecanismo de defensa llamado racionalización,	1	A— menos motivados.	B— no aprender tan rápido	C— se espera que aumenten sus esfuerzos.
El proceso de contrarrestar psicológicamente las debilidades percibidas enfatizando la fortaleza en otras áreas es	1	A: inseguridad del alumno.	B— resignación.	C— agresividad.
Cuando un alumno intenta disfrazar una cualidad débil o indeseable enfatizando una más positiva, se trata de un mecanismo de defensa en forma de	3	A: apático.	B— motivado para ver el panorama completo.	C— menos motivado.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando los estudiantes muestran el mecanismo de defensa llamado represión,	1	A— fanfarronean cuando tienen dudas sobre algún punto.	B— identificar continuamente los errores y fallas del alumno.	C: dirigir y controlar las acciones y el comportamiento del alumno.
Cuando los alumnos muestran el mecanismo de defensa de la negación,	3	A: asertivos.	B— aprensivo.	C— apático.
Un individuo que tiene un miedo oculto a volar que inhibe el aprendizaje durante el entrenamiento está mostrando el mecanismo de defensa de	2	A- de elementos dinámicos e interrelacionados.	B— semejanza entre la idea transmitida y la idea recibida.	C— relación entre elementos comunicativos y dinámicos.
Cuando un alumno se dedica a soñar despierto, es el mecanismo de defensa de	3	A: experiencia técnica.	B— conociendo las ideas presentadas.	C— material estimulante actualizado.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué resultaría más probable para que los alumnos se frustraran?	1	A— Cuando se ha explicado un procedimiento y se ha producido la respuesta deseada del alumno.	B— Cuando el alumno escucha lo que se le presenta.	C— Cuando se haya presentado todo el material requerido
Cuando los alumnos no pueden ver los beneficios o el propósito de una lección, estarán	2	A— se transmite y recibe.	B— los receptores reaccionan con comprensión y cambian su comportamiento en consecuencia.	C— los receptores tienen la capacidad de cuestionar y comprender las ideas que se han transmitido.
Cuando el instructor mantiene informado al alumno sobre los objetivos de la lección y los estándares de finalización, minimiza los sentimientos de	2	A: es amigable e informativo.	B— utilizando un enfoque comunicativo variado.	C— usar una variedad de ayudas audiovisuales en clase.
Si el objetivo de una lección no se establece claramente, el alumno se volverá	3	A— traerá elementos específicos de experiencia en la mente de los receptores.	B— utilizar palabras que se refieran a objetos o ideas que los seres humanos pueden experimentar directamente.	C: no evocara en la mente del oyente o del lector los elementos específicos de la experiencia que el comunicador pretende.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La confianza del alumno tiende a destruirse si los instructores	3	A— resumen vastas áreas de experiencia.	B: suscitar diferentes imágenes mentales en las mentes de los receptores.	C: no evocará los elementos específicos de la experiencia en la mente del oyente que el comunicador pretende.
Los alumnos que reconocen que el instructor no está adecuadamente preparado pueden volverse	3	A: respeto por el instructor.	B— armonía de personalidad entre instructor y alumno.	C: un nivel de experiencia común entre el instructor y el alumno.
La eficacia de la comunicación entre el instructor y el alumno se mide por el grado	3	A— tengan referentes significativos.	B— las palabras dan el significado que está en la mente del receptor.	C— el oyente o lector ha tenido alguna experiencia con los objetos o conceptos a los que se refieren estas palabras.
Para tener más probabilidades de comunicarse de manera eficaz, un instructor debe hablar o escribir con una base de	1	A: mantener al alumno informado del progreso realizado.	B: estimular continuamente al alumno para que mantenga los niveles de motivación.	C: establecer estándares de desempeño un poco por encima de la capacidad real del alumno.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuándo ha tenido lugar la instrucción?	1	A— Preparación, presentación, aplicación, revisión y evaluación.	B— Preparación, demostración, práctica y revisión.	C— Explicación, demostración, práctica y evaluación.
La comunicación efectiva ha tenido lugar cuando, y solo cuando, la información	1	A— objetivos y metas establecidos en el plan de la lección.	B— desempeño de cada alumno en comparación con un estándar objetivo.	C: la capacidad de cada alumno para realizar una evaluación objetiva de su propio progreso.
En el proceso de comunicación, el comunicador tendrá más éxito en captar y retener la atención del receptor si	2	A: Las propias evaluaciones del alumno solo pueden ser objetivas.	B— La evaluación del aprendizaje del alumno debe ser una parte integral de cada lección.	C— Si se revelan deficiencias o fallas no asociadas con la presente lección, deben corregirse de inmediato.
Al usar abstracciones en el proceso de comunicación, el comunicador	1	A— Método de lectura.	B— Método de instrucción integrado.	C— Método de demostración / actuación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El peligro de usar palabras abstractas es que	3	A— investigar el tema.	B— desarrollar las ideas principales o los puntos clave.	C— establecer el objetivo y el resultado deseado.
Probablemente, la mayor barrera para la comunicación eficaz en el proceso de enseñanza es la falta de	1	A— Utiliza el tiempo económicamente.	B— Excelente cuando se requiere investigación adicional.	C— Permite el logro máximo de ciertos tipos de resultados de aprendizaje.
Las palabras de un comunicador no pueden comunicar el significado deseado a otra persona a menos que las palabras	1	A- preguntas	B— ayudas visuales.	C— estímulo.
Para mejorar la aceptación por parte del alumno de la instrucción adicional, el instructor debe	2	A— uso de ayudas visuales	B: participación del alumno.	C— requisito de notas informales.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al enseñar material nuevo, ¿en qué pasos se puede dividir el proceso de enseñanza?	2	A— Sesión informativa.	B— Conferencia docente.	C— Demostración / actuación.
La evaluación del desempeño y los logros del alumno durante una lección debe basarse en	1	A— requiere continuamente la participación activa del alumno.	B— requiere continuamente la participación activa tanto del alumno como del instructor.	C: generalmente requiere la participación pasiva del alumno.
¿Qué afirmación es verdadera con respecto a la evaluación del alumno?	2	A: pensar por sí mismos, ya que están en un grupo de personas diferentes.	B— interactuar y lograr logros en formas y niveles que rara vez se encuentran con otras estrategias de instrucción.	C— interactuar y lograr ya que están en un grupo de individuos similares.
En el proceso de enseñanza, ¿qué método de presentación es adecuado para presentar material nuevo, resumir ideas y mostrar relaciones entre teoría y práctica?	2	A— aprendan y se ayuden entre sí.	B— individualmente pueden lograr un mayor éxito que si estuvieran estudiando solos.	C— aprender que el trabajo en equipo es esencial para que todos los miembros aprendan igualmente bien.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El primer paso en la preparación de una conferencia es	3	A: aprendizaje en taller.	B— aprendizaje en grupo heterogéneo.	C— aprendizaje cooperativo o en grupo.
¿Cuál es una de las ventajas de una conferencia?	3	A— No se recomienda impartir la conferencia de manera extemporánea.	B— El instructor recibe comentarios directos de los alumnos que son fáciles de interpretar.	C— El instructor debe desarrollar una aguda percepción de las respuestas sutiles y ser capaz de interpretar el significado de estas reacciones.
Un instructor puede inspirar la participación activa del alumno durante conferencias informales mediante el uso de	1	A— Siempre que sea posible, deben usarse palabras simples en lugar de complejas.	B— Deben evitarse las jergas y los coloquialismos.	C— use un inglés deficiente para agregar variedad y viveza.
La característica distintiva de una conferencia informal es el	3	A- una sesión de prueba verbal.	B— una prueba escrita sobre el tema discutido.	C: un resumen intermedio de lo que lograron los alumnos.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué método de enseñanza es más económico en términos del tiempo necesario para presentar una determinada cantidad de material?	2	A— Uso de lenguaje figurativo.	B— Errores gramaticales y uso de vulgarismos.	C— Usar jerga y coloquialismos pintorescos.
La característica más significativa del aprendizaje en grupo es que	3	A— El objetivo de la lección se hace evidente en el nivel de aplicación del aprendizaje.	B— Los alumnos sin experiencia en el tema también pueden incluirse en la discusión.	C— A menos que los alumnos tengan algún conocimiento para intercambiar entre ellos, no podrán alcanzar los resultados de aprendizaje deseados.
Las principales ventajas de los grupos heterogéneos es que los alumnos tienden a:	1	A— por qué.	B— qué.	C— cuando.
La razón principal por la que se coloca a las personas en grupos de aprendizaje cooperativo es para que	2	A— ¿Afecta el torque a un avión?	B— ¿Cómo afecta el torque a un avión?	C— ¿Qué efecto tiene el torque en un avión en un giro?

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una estrategia de instrucción que organiza a los individuos en grupos pequeños para que puedan trabajar juntos para maximizar su propio aprendizaje y el de los demás se llama	1	A-uso hábil de preguntas.	B— uso de preguntas, cada una de las cuales contiene varias ideas.	C— uso de preguntas inversas dirigidas a toda la clase.
¿Cuál es una afirmación verdadera con respecto a la conferencia de enseñanza?	2	A— Presentación / práctica.	B— Demostración / actuación.	C— Conferencia / aplicación.
En la conferencia docente	2	A— Explicación y demostración del instructor.	B— Rendimiento del alumno y supervisión del instructor.	C— Explicación del instructor y demostración del alumno.
Cuando parece que los alumnos han discutido adecuadamente las ideas presentadas durante una discusión guiada, una de las herramientas más valiosas que puede usar un instructor es	2	A-resumen.	B— Evaluación.	C— Rendimiento del alumno.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante una conferencia de enseñanza, ¿qué podría restar valor a la dignidad de un instructor y reflejarse en la inteligencia del alumno?	3	A— No es necesario que el instructor participe activamente con los alumnos cuando utilice ayudas didácticas.	B— El instructor puede utilizar CBT como entrenamiento independiente.	C— Una de las principales ventajas de la CBT es que los alumnos pueden progresar a un ritmo que les resulte cómodo.
¿Qué afirmación sobre el método de enseñanza de discusión guiada es verdadera?	2	A—capacitación	B— respuestas.	C— necesidades.
En una discusión guiada, las preguntas iniciales generalmente deben comenzar con	2	A— antecedentes	B— entrada.	C— formación.
¿Qué pregunta sería mejor como pregunta inicial para una discusión guiada sobre el tema del torque?	2	A— Los instructores pueden controlar lo que se aprende y la rapidez con que lo aprenden las personas.	B— Se puede dedicar menos tiempo a la instrucción en comparación con la capacitación tradicional en el aula.	C— La interacción entre pares y la retroalimentación personal son limitadas, lo que resulta en un programa de capacitación más eficiente.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
En una discusión guiada, el aprendizaje se logra mediante el	2	A— Video interactivo.	B— Instrucción basada en la web con discusiones y asignaciones por correo electrónico.	C— Presentaciones multimedia.
¿Qué método de presentación es deseable para enseñar una habilidad básica en la escuela como una lección en la computadora de vuelo?	3	A— Demostración, práctica y evaluación.	B— Demostración, desempeño del alumno y evaluación.	C— Explicación, demostración, desempeño del alumno, supervisión del instructor y evaluación.
En el método de instrucción de demostración / desempeño, cuales son las dos acciones separadas se realizan al mismo tiempo?	2	A— crea desviaciones en los patrones de pensamiento del alumno.	B— muestra las relaciones de los puntos principales de la lección.	C: requiere que los alumnos participen activamente en la lección.
¿Cuál es el último paso en el método de demostración / actuación?	1	A: atención, motivación y visión general.	B— atención, desarrollo y visión general.	C: descripción general, motivación y conclusión

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué afirmación es verdadera con respecto al entrenamiento basado en computadora (CBT)?	2	A— conocimiento actual del tema del alumno.	B— experiencias y conocimientos previos del alumno.	C— opiniones mantenidas anteriormente, tanto válidas como inválidas del alumno.
Algunas de las aplicaciones de capacitación por computadora (CBT) más avanzadas permiten a los estudiantes progresar a través de una serie de segmentos interactivos donde la presentación varía como resultado	3	A— Descripción general.	B— Conclusión.	C— Introducción.
La principal ventaja de la capacitación basada en computadora (CBT) sobre otras formas de instrucción es que es interactiva: la computadora responde de diferentes maneras, dependiendo de	1	A: lograr el resultado de aprendizaje deseado.	B— adquirir un conocimiento profundo del material presentado.	C— adquirir nuevos conceptos, generalmente progresando de lo conocido a lo desconocido.
¿Cómo se mejora el aprendizaje mediante el aprendizaje electrónico?	2	A- El elogio por elogio es valioso.	B— Debe ser constructivo y objetivo.	C— Debe tratar todos los aspectos de la actuación en detalle.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de ayudas para la formación son interactivas?	3	A— Los comentarios y recomendaciones del instructor deben basarse en el desempeño como debería haber sido.	B— La crítica debe realizarse siempre en privado.	C— Es un paso en el proceso del aprendizaje, no solo en el proceso de calificación.
¿Cuáles son los pasos esenciales en el método de enseñanza de demostración / desempeño?	3	A— hacerlo en privado.	B— subjetivo más que objetivo.	C: realizarlo inmediatamente después de la ejecución del alumno.
El método de organizar el material de la lección de lo simple a lo complejo, del pasado al presente y de lo conocido a lo desconocido, es uno que	3	A— Los instructores deben confiar en su personalidad para hacer una crítica más aceptable.	B— Una crítica integral debe enfatizar los aspectos positivos del desempeño del alumno.	C— Antes de que los alumnos acepten de buen grado la crítica de su instructor, primero deben aceptar al instructor.
La secuencia adecuada para las subpartes de una introducción es	3	A--- tratar todos los aspectos del desempeño en detalle.	B— sea privado para que el alumno no se avergüence.	C— proporcionar dirección y orientación para mejorar el desempeño.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Al enseñar de lo conocido a lo desconocido, un instructor utiliza el :	2	A-- El elogio por el bien de el elogio es valioso.	B— Debe ser constructivo y objetivo.	C— Debe tratar todos los aspectos de la actuación en detalle.
Al organizar el material de la lección, ¿qué paso prepara el escenario para todo lo que vendrá?	3	A— no contener comentarios negativos.	B— tratar todos los aspectos de la actuación en detalle.	C— ser lo suficientemente flexible para satisfacer los requisitos del momento.
Al desarrollar una lección, el instructor debe organizar explicaciones y demostraciones para ayudar al alumno	1	A— Promueve la participación activa del alumno.	B— Identifica puntos que necesitan menos énfasis.	C— Ayuda al instructor a determinar el nivel de inteligencia general de los alumnos.
¿Qué afirmación es verdadera sobre la evaluación que hace un instructor del desempeño de un alumno?	3	A— referenciadas a la evaluación.	B— norma de referencia.	C— criterio de referencia.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando un instructor critica a un alumno, siempre debe	3	A— de realidad virtual.	B— prueba con referencia a normas.	C— prueba basada en criterios.
¿Qué enunciado es verdadero sobre las críticas de los instructores?	2	A — el tiempo disponible.	B - seguridad.	C— sus habilidades.
6095. La crítica de un instructor al desempeño de un alumno debe	2	A— sólo para instrucción de vuelo.	B— para entrenamiento y pruebas de vuelo.	C— solo para pruebas.
Para ser eficaz, una crítica debe	1	A— pruebas de criterio de referencia.	B— evaluaciones formativas.	C— evaluaciones sumativas.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una razón válida para el uso de exámenes orales adecuados durante una lección?	2	A--criterios y deben utilizarse únicamente con fines de prueba.	B— se basan en objetivos y deben utilizarse con fines de capacitación y pruebas.	C— se basan en estándares y contienen tareas adicionales que van más allá de las requeridas.
Las pruebas prácticas para la certificación de pilotos son:	1	A---Ser breves y concisas.	B— proporcione respuestas que puedan expresarse de diversas formas.	C: desviar los pensamientos del alumno hacia temas tratados en lecciones anteriores.
Una prueba preliminar construida para medir el conocimiento y las habilidades necesarias para comenzar un curso se conoce como prueba	1	A— Una pregunta de hecho.	B— Una pregunta provocadora.	C— Una pregunta de pensamiento.
El objetivo de los Estándares de Prueba Práctica (PTS) y los Estándares de Certificación de Aerotécnicos (ACS) es asegurar la certificación de los pilotos con un alto nivel de desempeño y competencia, consistente con	2	A— Alerta al instructor sobre el nivel de motivación del alumno.	B— Identifica los puntos que necesitan más énfasis.	C— Puede servir como guía para introducir material nuevo.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los Estándares de prueba práctica y los Estándares de certificación de aviadores se utilizarán	1	A: revelar la efectividad de los procedimientos de capacitación del instructor.	B— cumplir con los requisitos establecidos en los objetivos generales del curso.	C— revelar la información esencial a partir de la cual el alumno puede determinar el progreso.
Los Estándares de Prueba Práctica (PTS) y los Estándares de Certificación de Aerotécnicos (ACS) son un ejemplo de pruebas de criterio	1	A: tener la dificultad adecuada para esa etapa de formación.	B— incluya una combinación de dónde, cómo y por qué.	C: desviar los pensamientos del alumno hacia temas tratados en otras lecciones.
Las normas de prueba práctica y las normas nde certificación de aviadores se basan en :	1	A: interrogatorio oral directo o indirecto al alumno por parte del instructor.	B— prueba escrita.	C— auténtico.
Durante las pruebas orales en una lección determinada, las preguntas eficaces deben	2	A-- incluyen objetivos basados en normas.	B— incluyen objetivos basados en el desempeño.	C— son subjetivas.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Con respecto a las pruebas orales, ¿qué tipo de pregunta se respondería en función de la memoria o el recuerdo?	1	A— Identifica los puntos que necesitan más énfasis.	B— Proporciona un medio para probar una combinación de ideas en una pregunta.	C— Una respuesta sólida de sí / no para garantizar que el conocimiento sea completo.
¿Qué resultado puede tener un examen oral adecuado por parte del instructor durante una lección?	3	A— comenzar con por qué, cómo, qué, dónde, cuándo o una combinación de estos.	B— debe estar relacionado con el resultado deseado de la lección.	C— ser breves y concisas.
Un resultado deseable de una prueba oral adecuada por parte del instructor es	1	A— comprenda claramente la pregunta.	B— tener un conocimiento completo del tema.	C— introduzca información más complicada para responder parcialmente la pregunta, si es necesario.
Para ser eficaz las pruebas orales durante la realización de una lección, una pregunta debe :	1	A— Verdadero falso.	B— Tipo de oferta.	C— Opción múltiple.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El medio de evaluación más común es	1	A— No se pueden calificar con uniformidad.	B— Se responden fácilmente adivinando.	C— Se adaptan fácilmente al análisis estadístico.
Pruebas basadas en criterios	3	A— Validez.	B— confiabilidad.	C— discriminación.
¿Cuáles son los resultados deseables de las pruebas orales?	3	A— produce resultados consistentes.	B: muestrea generosamente todo lo que se esté midiendo.	C: mide lo que se supone que debe medir.
Durante las pruebas orales en una lección dada, las preguntas efectivas deben	2	A— Ensayo.	B— Emparejamiento.	C— Opción múltiple.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para responder a la pregunta de un alumno, es muy importante que el instructor	3	A— Se adaptan fácilmente para probar hechos y detalles del conocimiento.	B— Los resultados de las pruebas se calificarían de la misma manera independientemente del alumno o del evaluador.	C— La misma prueba calificada por diferentes instructores probablemente recibiría puntajes diferentes.
¿Qué tipo de elemento de prueba crea la mayor probabilidad de adivinar?	3	A— será fácil de dar y se calificará fácilmente.	B— incluir una muestra representativa y completa de los objetivos del curso.	C— distinguir entre alumnos tanto de bajo como de alto rendimiento.
¿Cuál es la principal desventaja de los artículos de prueba del tipo de suministro?	2	A— incluye todos los niveles de dificultad.	B: muestrea generosamente todo lo que se esté midiendo.	C: mide el conocimiento del mismo tema de muchas formas diferentes.
La característica de una prueba escrita, que mide pequeñas diferencias en el rendimiento entre los alumnos, es la:	1	A— produce resultados consistentes.	B: mide pequeñas diferencias en el rendimiento de los alumnos.	C: en realidad mide lo que se supone que debe medir y nada más.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una prueba escrita tiene validez cuando	2	A— disminuye la discriminación entre las respuestas.	B— se calificaría objetivamente sin importar el alumno o el calificador.	C: excluye la comparación de los alumnos de un instructor con los de otro instructor.
En una prueba escrita, ¿qué tipo de ítems de prueba de tipo selección reduce la probabilidad de adivinar las respuestas correctas?	3	A— No es necesario enfatizar las palabras o frases negativas.	B— Los elementos deben requerir conocimientos básicos abstractos.	C— Mantenga todas las alternativas aproximadamente de la misma longitud.
¿Cuál es una característica de los artículos de prueba del tipo de suministro?	3	A— Adaptación de los ítems al análisis estadístico de ítems.	B— Mantener todas las respuestas aproximadamente de la misma longitud.	C— Inventar distractores que resulten atractivos para los alumnos que carecen de conocimientos o comprensión.
Una prueba escrita que tenga la característica de discriminación	2	A— No es ético engañar a los alumnos para que seleccionen una alternativa incorrecta.	B— Algunas o todas las alternativas deberían ser aceptables, pero sólo una debería ser claramente mejor que las demás.	C— El uso de errores comunes como alternativas de distracción para desviar al alumno de la respuesta correcta es ineficaz e inválido.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Se dice que una prueba escrita es completa cuando	2	A— Oral.	B— Rendimiento.	C— Competencia.
Una prueba escrita que tiene confiabilidad	1	A— Las ayudas didácticas deben diseñarse para cubrir los puntos clave de una lección.	B— Las ayudas didácticas aseguran captar y mantener la atención del alumno.	C— Las ayudas didácticas no deben utilizarse simplemente para cubrir un tema en menos tiempo.
Una de las principales ventajas de los ítems de prueba de tipo selección sobre los ítems de prueba de tipo oferta es que el tipo de selección	2	A— autosuficiente y no requieren explicación.	B— compatible con los resultados del aprendizaje a alcanzar.	C— seleccionado antes de desarrollar y organizar el plan de lección.
¿Qué afirmación es verdadera en relación con los elementos de prueba de opción múltiple?	1	A— como una muleta del instructor.	B— por enseñar más en menos tiempo.	C— visualizar relaciones entre abstractos.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una de las mayores dificultades encontradas en la construcción de ítems de prueba de opción múltiple?	3	A— Organice el material de la asignatura en un esquema o un plan de lección.	B— Determine qué ideas deben apoyarse con ayudas didácticas.	C— Establecer claramente el objetivo de la lección, teniendo certeza de lo que se debe comunicar.
¿Qué afirmación es verdadera acerca de los elementos de las pruebas de opción múltiple que tienen como objetivo medir el rendimiento en un nivel superior de aprendizaje?	3	A— los alumnos pueden aprender a aprobar una prueba determinada.	B— los alumnos utilizan el aprendizaje de memoria para recordar conocimientos clave.	C: los alumnos a menudo muestran una falta de conocimiento durante las preguntas orales.
¿Qué tipo de prueba es deseable para evaluar la capacitación que involucra una operación, procedimiento o proceso?	3	A— elimina la necesidad de capacitación dirigida por un instructor.	B— fomenta el aprendizaje de memoria.	C: acopla la computadora personal con el software multimedia para crear un dispositivo de entrenamiento.
¿Cuál es una afirmación verdadera sobre el uso de ayudas didácticas?	3	A— reemplaza la capacitación dirigida por un instructor.	B: enseña habilidades de pensamiento de orden superior.	C— pone énfasis en el aprendizaje de memoria sobre los niveles de aprendizaje más avanzados.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las ayudas didácticas utilizadas en el proceso de enseñanza / aprendizaje deben ser:	3	A— Las ayudas didácticas a menudo no logran evocar la imagen del símbolo en la mente de los receptores.	B— Las ayudas didácticas pueden generar confusión entre el símbolo y la idea.	C— Se pueden utilizar ayudas didácticas para mostrar la relación física entre objetos o conceptos materiales.
No se deben utilizar ayudas didácticas utilizadas en el proceso de enseñanza / aprendizaje.	3	A— Aprobado por la AAC solo para pruebas de conocimientos.	B— diseñado para ser utilizado como método de estudio independiente.	C: destinado a ser utilizado como complemento de la formación y los materiales impartidos por instructores.
El uso de ayudas didácticas debe basarse en su capacidad para apoyar un punto específico de la lección. ¿Cuál es el primer paso para determinar si se necesitan ayudas didácticas y dónde son necesarias?	1	A— Cualquier actuación que no sea sincera destruye la eficacia del instructor profesional.	B— Para lograr el profesionalismo, las acciones y decisiones deben limitarse a patrones y prácticas estándar.	C— Una única definición de profesionalismo abarcaría todas las calificaciones y consideraciones que deben estar presentes.
Una desventaja de utilizar material de estudio producido comercialmente es que	2	A— apariencia.	B— calificaciones	C— comportamiento.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Aprendizaje asistido por computadora (CAL)	2	A— perseverancia.	B— investigación.	C— actitud.
Material de preparación de pruebas desarrollado comercialmente	1	A— hacer de cada lección una experiencia placentera.	B— relajar los estándares de desempeño requeridos durante la fase inicial del entrenamiento.	C: desafiar continuamente al alumno para que cumpla los objetivos de capacitación más elevados que se puedan establecer.
¿Cuál de las siguientes afirmaciones es verdadera con respecto al uso de ayudas didácticas?	2	A— importancia de cada período de instrucción.	B— objetivo de cada período de instrucción.	C— tema de cada período de instrucción.
El material de preparación de pruebas desarrollado comercialmente es:	3	A— Divida las maniobras de vuelo complejas en elementos.	B— Trate de reducir el exceso de confianza del alumno para reducir la posibilidad de un accidente.	C— Elevar el nivel de rendimiento de cada lección, exigiendo un mayor esfuerzo.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué afirmación es verdadera con respecto al verdadero profesionalismo como instructor?	3	A— Un instructor de vuelo debería dedicar un gran esfuerzo y atención a la evaluación continua del desempeño del alumno.	B— Los instructores de vuelo pueden lograr una mejora genuina en la relación alumno / instructor al no hacer cumplir estrictamente los estándares.	C— Los instructores de vuelo no brindan instrucción competente cuando permiten que las personas aprendan parcialmente un elemento importante de conocimiento o habilidad.
Los instructores de aviación deben estar constantemente alerta sobre las formas de mejorar los servicios que brindan a sus alumnos, su efectividad y sus	2	A— Un alumno con habilidades normales no debe verse afectado por un instructor que enfatiza los procedimientos de emergencia al principio del entrenamiento.	B— Un enfoque positivo, para ser efectivo, señalará las características placenteras de la aviación antes de discutir las posibilidades desagradables.	C— Es probable que la introducción de procedimientos de emergencia antes de que el alumno se familiarice con las operaciones normales no desaliente ni afecte el aprendizaje.
El verdadero desempeño como profesional se basa en el estudio y la:	2	A— Realización de una verificación previa exhaustiva.	B— Un vuelo normal a un aeropuerto cercano y regreso.	C— Instrucción sobre el cuidado que se debe tener al rodar un avión.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un instructor puede mantener de manera más efectiva un alto nivel de motivación del alumno al	3	A: los antecedentes y la experiencia del instructor en relación con los alumnos en esta etapa de la formación.	B— el progreso del alumno, considerando el tiempo y la experiencia obtenidos desde que comenzó la formación.	C: estándares de desempeño establecidos, adecuadamente modificados para aplicarlos a la experiencia del alumno.
La confusión, el desinterés y la inquietud por parte del alumno pueden ocurrir como resultado de no conocer el	3	A— el progreso del alumno.	B - la opinión del instructor sobre la (s) maniobra (s).	C— estándares de desempeño establecidos.
¿Qué debe hacer un instructor con un alumno que asume que la corrección de errores no es importante?	2	A— guarda silencio y observa.	B— mantenga informado al alumno sobre el progreso.	C— explicar los errores en el desempeño de inmediato.
¿Qué afirmación es verdadera con respecto al logro de un estándar de desempeño adecuado?	2	A— el primer vuelo de travesía solo	B— solo inicial.	C— siendo recomendado para un Certificado de Piloto Recreativo o Privado.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué afirmación es verdadera con respecto a los enfoques positivos o negativos en las técnicas de instrucción de la aviación?	2	A— todas las maniobras especificadas en la Guía del estudiante piloto.	B— todas las maniobras fundamentales.	C— vuelo lento, paradas, aterrizajes de emergencia, despegues y aterrizajes, y giros.
¿Cuál es un ejemplo de un enfoque positivo en la primera lección de vuelo de un alumno sin experiencia previa en aviación?	1	A— Evaluación auténtica.	B— Evaluación tradicional.	C— Evaluación práctica.
Al evaluar las demostraciones de capacidad de pilotaje de los alumnos, es importante que el instructor de vuelo	2	A— La evaluación debe ser un proceso formal y los resultados deben registrarse para que los alumnos estén continuamente al tanto de su progreso.	B— La evaluación del aprendizaje individual debe ser una parte integral de cada lección.	C— Si se revelan deficiencias o fallas no asociadas con la presente lección, deben corregirse de inmediato.
El alumno debe ser capaz de manejar los problemas que puedan ocurrir, como la congestión del patrón de tráfico, cambios en la pista activa o vientos cruzados inesperados antes de	2	A— Colaborativo.	B— Auténtico.	C— Tradicional

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Antes de respaldar a un alumno para un vuelo solo, el instructor debe exigir que el alumno demuestre una capacidad constante para realizar	1	A— aumentando el estándar de desempeño para cada lección.	B— elogiar al alumno solo cuando el desempeño es perfecto.	C: proporcionar una evaluación fuerte y negativa al final de cada lección
¿Qué tipo de evaluación es deseable para evaluar la capacidad de un alumno para utilizar las habilidades de pensamiento crítico al realizar tareas del mundo real?	2	A— mostrando una moral excelente seguida de una profunda depresión.	B— respondiendo rápida y exactamente, a menudo automáticamente, dentro de los límites de su experiencia y formación.	C: de manera inapropiada, como una cooperación excesiva extrema, un autocontrol minucioso y una risa o un canto inapropiados.
¿Qué afirmación es verdadera con respecto a la evaluación del aprendizaje individual?	2	A— una vacilación para actuar.	B— cooperación excesiva extrema.	C: una notable falta de autocontrol.
¿Qué tipo de evaluación se centra en las habilidades del mundo real?	1	A— enseñar a los alumnos a afrontar sus miedos.	B— evitar lecciones que causen ansiedad.	C— explicando cómo estas maniobras son necesarias para un vuelo seguro.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El rendimiento defectuoso debido al exceso de confianza del alumno debe corregirse mediante	1	A— enfatizando los beneficios y las experiencias placenteras de volar.	B— interrumpir la lección o maniobra y trasladarlos a otra parte del plan de estudios.	C— repetir la lección o maniobra hasta que la ansiedad desaparezca. Ansiedad
En situaciones de estrés, las personas normales suelen reaccionar	1	A— Respuesta inadecuada o completamente ausente.	B— Respondiendo rápida y exactamente a menudo automáticamente dentro de los límites de su experiencia.	C— Lento aprendizaje.
Una posible indicación de la reacción anormal de un alumno al estrés sería	3	A— Aprendizaje lento.	B— Risa o canto inapropiados.	C— Respuesta automática a una situación determinada.
El instructor puede contrarrestar la ansiedad de los alumnos al	2	A— Pídale al alumno que le explique oralmente la maniobra.	B— pedirle al alumno que demuestre una maniobra diferente que utiliza los mismos fundamentos.	C— Pídale al alumno que vuelva a demostrar la misma maniobra.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un instructor puede ayudar a un alumno a lidiar con el miedo o la ansiedad al	1	A— El avión.	B— La cantidad de combustible a bordo.	C— Cualquier pasajero.
¿Cómo reacciona un alumno que responde de forma anormal al estrés?	1	A— tome un piloto con calificación IFR.	B— continuar el vuelo según lo planeado.	C— mantenerse fuera del espacio aéreo controlado
¿Cuál sería probablemente una indicación de que un alumno está reaccionando normalmente al estrés?	2	A— El avión.	B— El piloto al mando.	C— Las presiones externas.
Un alumno demuestra correctamente una maniobra de vuelo específica; sin embargo, el instructor cree que el alumno no comprende los fundamentos de la maniobra. ¿Qué debe hacer el instructor?	3	A— el instructor dice — el aprendiz lo hace; el aprendiz dice, el aprendiz lo hace; el alumno lo hace: el instructor evalúa.	B— el instructor dice - el instructor lo hace; el alumno dice que el instructor lo hace; el alumno lo hace: el instructor evalúa.	C— el instructor dice - el instructor lo hace; el alumno dice que el instructor lo hace; el alumno dice, el alumno lo hace; el alumno lo hace: el instructor evalúa.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál de los siguientes es un elemento de riesgo de ADM?	3	A: desarrollar la capacidad del alumno para volar la aeronave durante un IMC involuntario.	B— asegúrese de que el alumno no dependa demasiado de los instrumentos durante el vuelo VFR.	C— ayudar al alumno a desarrollar patrones de hábitos para observar y hacer referencia a los instrumentos de vuelo.
Si un piloto desea mitigar el riesgo durante un vuelo a campo traviesa en condiciones VFR marginales, el piloto podría	1	A— formación de patrones de hábitos firmes para observar y confiar en los instrumentos de vuelo.	B— diferencia en la operación del piloto de los controles de vuelo durante VMC e IMC.	C - desarrollo del hábito de monitorear ocasionalmente su desempeño y el de la aeronave.
¿La experiencia de un piloto en vientos cruzados directos superiores a 10 nudos es un ejemplo de cuál de los elementos de riesgo fundamentales?	3	A— Utilice períodos alternos y distintos dedicados enteramente al vuelo por instrumentos o al vuelo visual.	B— Antes del primer vuelo, explique claramente las diferencias en la manipulación de los controles de vuelo para mantener el control de la aeronave cuando se encuentran en condiciones de instrumentos simulados y cuando se utilizan referencias fuera de la aeronave.	C— Incluir en la primera instrucción del alumno sobre la función de los controles de vuelo la indicación del instrumento que se espera, así como las referencias externas utilizadas en el control de actitud.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El método básico de instrucción de demostración / ejecución consta de varios pasos en el orden correcto es:	1	A— desarrolla el hábito de buscar otro tráfico.	B— es capaz de controlar la aeronave durante períodos prolongados bajo IMC.	C— puede depender de los instrumentos de vuelo al maniobrar por referencias externas.
La instrucción de vuelo integrada tiene muchos beneficios, pero el objetivo principal es	3	A— después de que el alumno haya dominado los elementos del uso de referencias visuales.	B— sólo después de que se hayan desarrollado técnicas de escaneo para evitar colisiones.	C— la primera vez que se introduce cada nueva maniobra.
El objetivo principal de la instrucción de vuelo integrada es:	2	A— Ansiedad.	B— Impaciencia.	C— Malestar físico.
¿Cuál es un procedimiento aceptable cuando se usa el método integrado de instrucción de vuelo?	1	A— presente el entrenamiento preliminar necesario paso a paso, con metas claramente establecidas para cada paso.	B— clave la instrucción para utilizar los intereses y el entusiasmo que los alumnos traen consigo.	C— evite asignar metas imposibles o irrazonables para que las alcance el alumno.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante la instrucción de vuelo integrada, el instructor debe asegurarse de que el alumno	1	A— Fatiga.	B— Agudeza mental.	C— Preparación del instructor.
Para que el método integrado de instrucción de vuelo sea completamente efectivo, se debe comenzar a utilizar la referencia por instrumentos.	3	A— darse cuenta de que el instructor está reteniendo el material.	B— comprender los objetivos hacia los que están trabajando.	C— reconocen que el instructor no está adecuadamente preparado.
¿Qué obstáculo para el aprendizaje es un mayor impedimento para aprender habilidades piloto de lo que generalmente se reconoce?	2	A— se desaniman con menos facilidad que los aprendices no agresivos.	B— Se debe presentar la capacitación preliminar paso a paso con metas claramente establecidas para cada paso.	C— debe avanzar al siguiente nivel superior de aprendizaje y no reprimirse insistiendo en que se alcance la meta inmediata antes de pasar al siguiente nivel.
Un método para corregir la impaciencia del alumno es que el instructor	1	A— generalmente representa un desafío y promueve el aprendizaje.	B— puede desanimar al individuo y retrasar el aprendizaje.	C: por lo general, es apropiado solo para estudiantes altamente motivados.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la consideración principal al determinar la duración y frecuencia de los períodos de instrucción de vuelo?	1	A— La ansiedad puede limitar la capacidad del alumno para aprender de las percepciones.	B— La ansiedad acelerará el proceso de aprendizaje del alumno si el instructor la controla y dirige adecuadamente.	C— La ansiedad provoca la dispersión de la atención del alumno sobre una gama tan amplia de asuntos que interfiere con las reacciones normales.
Los alumnos rápidamente se vuelven apáticos cuando	3	A— toma de decisiones aeronáuticas.	B— Gestión de recursos de piloto único.	C— conciencia de la situación.
Los alumnos que se impacientan cuando aprenden los elementos básicos de una tarea son aquellos que:	1	A— Toma de decisiones aeronáuticas.	B— Cadena de juicio piloto.	C— Gestión de recursos de la tripulación.
Asignación de metas que el alumno considera difícil:	2	A— Suelen ser partes necesarias del objetivo total.	B— Le restan valor a la consecución del objetivo final.	C— Ayudan a lograr el objetivo de la lección.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una de las formas en que la ansiedad afectará a un alumno?	2	A— tanto el instructor como el alumno para corregir fácilmente los patrones de hábitos defectuosos.	B— desafiar al alumno aumentando progresivamente las unidades de aprendizaje.	C: permitir al alumno dominar los segmentos de los requisitos generales de desempeño del piloto individualmente y combinarlos con otros segmentos relacionados.
La percepción y comprensión precisas de todos los factores y condiciones dentro de los cuatro elementos fundamentales de riesgo que afectan la seguridad se denomina	1	A— determinar los objetivos y estándares generales.	B— establecer un terreno común entre el instructor y el alumno.	C— identificar los bloques de aprendizaje que componen el objetivo general.
¿Qué enfoque sistemático del proceso mental aplica sistemáticamente el piloto para tomar el mejor curso de acción en una situación determinada?	3	A— Escenarios de instrucción de vuelo, evaluación de juicio y evaluación de maniobras.	B— Habilidades cognitivas, habilidades afectivas y habilidades psicomotoras.	C— Descripción de la habilidad o comportamiento, condiciones y criterios.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es verdadero con respecto a bloques de instrucción extraños durante un curso de capacitación?	1	A— para adaptarse al resultado deseado de la lección.	B— que coincidan con los estándares de pruebas prácticas o los estándares de certificación de aviadores.	C— que también trabaja con objetivos basados en decisiones.
El desarrollo y ensamblaje de bloques de aprendizaje en su debida relación proporcionará un medio para	2	A— desarrolle planes de lecciones para cada período o unidad de instrucción.	B— identificar bloques de aprendizaje que constituyen las partes necesarias del objetivo total.	C— desarrollar un programa de formación que sirva de guía para realizar la formación en cada nivel de aprendizaje.
Al planificar cualquier actividad de instrucción, la primera consideración debe ser	3	A— atención, motivación y visión general.	B— introducción, desarrollo y conclusión	C— estándares de objetivo, contenido y finalización.
¿En qué elementos constan los objetivos basados en el desempeño?	3	A— revise y posiblemente revise el programa de capacitación.	B— continúe con la siguiente lección programada, o si esto no es práctico, cancele la lección.	C— impartir una lección que no se base completamente en las habilidades que se desarrollarán durante la lección que se pospuso.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un instructor de aviación debe redactar objetivos basados en el desempeño.	3	A— Los planes de lecciones no deben estar dirigidos hacia el objetivo del curso; solo para el objetivo de la lección.	B— En cualquier momento se puede utilizar un bosquejo mental bien pensado de una lección, siempre que el instructor esté bien preparado.	C— Los planes de lecciones ayudan a los instructores a controlar constantemente su propia actividad y la de sus alumnos.
Al planificar la actividad de instrucción, el segundo paso es:	3	A— preparación, introducción, presentación, revisión y evaluación.	B— preparación, introducción, presentación, revisión y aplicación.	C— preparación, presentación, aplicación, revisión y evaluación
Cada lección de un programa de formación incluye	3	A— formato.	B— contenido.	C— Alumno.
Cuando es imposible llevar a cabo una lección programada, es preferible que el instructor	1	A: material nuevo relacionado con la lección presentada anteriormente.	B: un elemento básico del principio, procedimiento o habilidad apropiado para esa lección.	C— toda la información necesaria para alcanzar el objetivo del programa de formación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué afirmación es verdadera con respecto a los planes de lecciones?	3	A— Los planes de lecciones deben seguir un formato prescrito.	B— Los planes de lecciones estándar preparados son efectivos para enseñar a todos los alumnos.	C— El uso de planes de lecciones estándar puede no ser efectivo para los estudiantes que requieren un enfoque diferente.
Cada lección, cuando se desarrolla adecuadamente, cae lógicamente en los cuatro pasos del proceso de enseñanza:	2	A— procediendo de lo desconocido a lo conocido.	B— el procedimiento de enseñanza que se utilizará en un solo período de instrucción.	C: establecimiento de bloques de aprendizaje que se vuelven progresivamente más amplios.
La principal preocupación al desarrollar un plan de lecciones es el:	2	A— ser un esquema escrito organizado que se puede usar para múltiples períodos de instrucción.	B— promover la uniformidad de la instrucción independientemente del instructor que la utilice.	C— ser un esquema mental de una lección para un solo período de instrucción. Se debe poner por escrito un plan de lección. Otro instructor debería poder tomar el plan de la lección y saber qué hacer para llevar a cabo el mismo período de instrucción.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Con respecto a las características de una lección bien planificada, cada lección debe contener	1	A— Acciones del alumno.	B— Comprensión.	C— Aplicación.
¿Qué enunciado es verdadero sobre los planes de lecciones?	3	A— Descripción general.	B— Introducción.	C— Objetivo.
Un plan de lección, si se construye correctamente, proporcionará un esquema para	3	A— Elementos.	B— Curso de formación.	C— Contenido.
Un plan de lecciones debidamente desarrollado debe	2	A-- resumen.	B— Normas de finalización.	C— Evaluación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 1). La sección F se titula:	1	A— Acciones del instructor.	B— Discusión.	C— Contenido.
(Consulte la Figura 1.) La sección A se titula:	3	A— Descripción general.	B— Programa de entrenamiento.	C— Horario.
(Consulte la Figura 1). La sección B se titula:	3	A— Acciones del instructor.	B— Contenido.	C— Equipo
(Consulte la Figura 1). La sección G se titula:	1	A— centro de gravedad.	B— centro de presión.	C: punto medio del acorde medio.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 1). La sección E se titula:	1	A— eje lateral.	B— eje longitudinal.	C— eje vertical.
(Consulte la Figura 1.) La sección C se titula:	2	A— eje lateral.	B— eje longitudinal.	C— eje vertical.
(Consulte la Figura 1.) La sección D se titula:	2	A: la cola se desvía hacia la derecha y el morro se mueve hacia la derecha.	B— cola se desvía hacia la izquierda y el morro se mueve hacia la derecha.	C: la cola se desvía hacia la derecha y el morro se mueve hacia la izquierda.
Los tres ejes de una aeronave se cruzan en el	3	A— diedro.	B— el ángulo de ataque.	C— el ángulo de incidencia.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La acción de los ascensores mueve el avión en su	2	Un ascensor.	B— ataque.	C— incidencia.
La deflexión de alerones mueve el avión sobre su	3	A— línea de acorde.	B— línea de comba.	C: línea de comba media.
Si el piloto aplica el timón derecho a un avión estable, la:	2	A— El aumento de la velocidad del viento relativo supera el aumento de la resistencia.	B— El mayor impacto del viento relativo en la superficie inferior de un perfil aerodinámico crea una mayor cantidad de aire que se desvía hacia abajo.	C— La mayor velocidad del aire que pasa sobre la superficie superior de un perfil aerodinámico aumenta la presión, creando así una mayor diferencia de presión entre la superficie superior e inferior.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El ángulo entre la línea de cuerda del ala y el eje longitudinal de la aeronave se conoce como	2	A— centro de gravedad.	B— centro de presión.	C— punto medio del acorde.
El ángulo entre la línea de cuerda de un perfil aerodinámico y el viento relativo se conoce como el ángulo de	2	A-- acorde.	B— viento relativo.	C— eje longitudinal de la aeronave.
Una línea trazada desde el borde de ataque hasta el borde de salida de un perfil aerodinámico y equidistante en todos los puntos de los contornos superior e inferior se llama	3	A— Por cada acción hay una reacción igual y opuesta.	B— Se genera una fuerza ascendente adicional cuando 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.
¿Por qué aumentar la velocidad también aumenta la sustentación?	3	A: presión de aire negativa debajo de la superficie del ala y presión de aire positiva sobre la superficie del ala.	B: presión de aire positiva debajo de la superficie del ala y presión de aire negativa sobre la superficie del ala.	C: un centro de presión más grande sobre la superficie del ala y un centro de presión más bajo debajo de la superficie del ala.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El punto en un perfil aerodinámico a través del cual actúa la sustentación es el	2	A— igual a la presión atmosférica.	B— menor que la presión atmosférica.	C— mayor que la presión atmosférica.
La sustentación producida por una superficie aerodinámica es la fuerza neta desarrollada perpendicular a 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.
¿Qué enunciado se relaciona con el principio de Bernoulli?	2	A: arrastre inducido y no se ve afectado por cambios en la velocidad del aire.	B: arrastre inducido y se ve muy afectado por cambios en la velocidad del aire.	C: resistencia del parásito y se ve muy afectado por los cambios en la velocidad del aire.
El ala de un avión está diseñado para producir sustentación resultante de	3	A— aumento de la resistencia inducida.	B— disminución de la resistencia inducida.	C— aumento de la resistencia del parásito.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante el vuelo con ángulo de ataque cero, la presión a lo largo de la superficie superior de un ala sería	2	A— disminución de la resistencia inducida.	B— aumento de la resistencia inducida.	C— aumento de la resistencia del parásito.
El ángulo de ataque de un ala controla directamente la	2	A - forma de arrastre.	B— arrastre de perfil.	C— arrastre de parásitos.
Esa parte de la resistencia total de la aeronave creada por la producción de sustentación se llama	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.
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	1	A— tiene su relación máxima elevación / arrastre.	B— tenga su relación mínima elevación / arrastre.	C— estar desarrollando su máximo coeficiente de sustentación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
A medida que la velocidad del aire disminuye 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— coeficiente máximo de sustentación.	B— coeficiente mínimo de sustentación.	C: rango máximo de planeo en aire en calma.
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	3	Un trabajo.	B - poder.	C— empuje.
¿Qué relación es correcta al comparar la resistencia y la velocidad aerodinámica?	1	A: la línea de empuje está por debajo del centro de gravedad.	B: el centro de elevación está por delante del centro de gravedad.	C: el centro de elevación y el centro de gravedad están colocados.
(Consulte la Figura 20.) A la velocidad aerodinámica representada por el punto A, en vuelo estable, la aeronave	2	A— Baje el banco y aumente la velocidad del aire.	B— Aumentar la inclinación del banco y disminuir la velocidad aerodinámica.	C— Aumentar la inclinación del banco y aumentar la velocidad aerodinámica.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.	2	A— aumenta y la tasa de caída aumenta.	B: disminuye y aumenta la tasa de caída.	C— aumenta y la tasa de caída disminuye.
La fuerza que imparte un cambio en la velocidad de una masa se llama	2	A— Guiñar el avión.	B— Cambie la dirección de elevación.	C— Cambiar la dirección de empuje.
Si un aumento en la potencia tiende a hacer que el morro de un avión se eleve, esto es el resultado de:	1	A— El peso siempre actúa verticalmente hacia el centro de la Tierra.	B— El empuje siempre actúa hacia adelante paralelo al viento relativo y es mayor que la resistencia.	C— La sustentación actúa siempre perpendicular al eje longitudinal del ala y es mayor que el peso.
¿Cómo puede un piloto aumentar la velocidad de giro y disminuir el radio al mismo tiempo?	1	A— exceso de poder.	B— exceso de empuje.	C— empuje disponible

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
A medida que aumenta el ángulo de inclinación, la componente vertical de la sustentación	1	A— exceso de empuje.	B— potencia disponible.	C: empuje requerido.
¿Qué acción es necesaria para hacer girar una aeronave?	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 ascendentes es mayor que la suma de todas las fuerzas descendentes.	C— La suma de todas las fuerzas ascendentes es igual a la suma de todas las fuerzas descendentes.
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 elevación 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.
Durante una subida constante, la velocidad de subida depende de	1	A— El ángulo de ataque del ala es mayor cuando se inicia el lanzamiento.	B— El ala que se eleva viaja más rápido por el aire que el ala que se baja.	C— El ala que se baja viaja más rápido a través del aire y produce más sustentación que el ala que se levanta.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante una subida constante, el ángulo de subida depende de	1	A— estabilidad.	B— controlabilidad.	C— maniobrabilidad.
¿Qué enunciado es verdadero con respecto a las fuerzas que actúan sobre un avión en un ascenso en estado estable?	2	A— estabilidad.	B— maniobrabilidad.	C— controlabilidad.
¿Qué enunciado describe la relación de las fuerzas que actúan sobre una aeronave en un descenso a potencia y velocidad constante?	2	A--- respuesta.	B— controlabilidad.	C— maniobrabilidad.
Al salir rodando de un viraje empinado, ¿qué hace que el alerón bajado cree más resistencia que al girar en el viraje?	1	A— estabilidad estática negativa.	B— inestabilidad dinámica.	C— estabilidad estática positiva.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La tendencia de una aeronave a desarrollar fuerzas que la devuelvan a su condición original, cuando se la perturba de una condición de vuelo estable, se conoce como	1	A— estabilidad estática positiva.	B— estabilidad dinámica neutra.	C— estabilidad dinámica negativa.
La calidad de una aeronave que le permite operar con facilidad y soportar las tensiones que se le imponen es	1	A— estabilidad estática negativa.	B— estabilidad estática positiva.	C— estabilidad dinámica positiva.
La capacidad de una aeronave para responder a las entradas de un piloto, especialmente con respecto a la trayectoria de vuelo y la actitud, es	1	A— estabilidad estática neutra.	B— estabilidad estática negativa.	C— estabilidad estática positiva.
La tendencia inicial de una aeronave a desarrollar fuerzas que alejan aún más a la aeronave de su posición original, cuando se perturba de una condición de luz f constante, se conoce como	3	A— estabilidad estática neutra.	B— estabilidad estática positiva.	C— estabilidad dinámica positiva.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si el morro de la aeronave tiende inicialmente a volver a su posición original después de presionar y soltar el control del elevador, la aeronave muestra	2	A— mostrará malas cualidades de recorte.	B— mantiene un ángulo de ataque casi constante.	C: cambia constantemente el ángulo de ataque, lo que dificulta al piloto reducir la magnitud de las oscilaciones.
Si el morro de la aeronave inicialmente tiende a moverse más lejos de su posición original después de presionar el control del elevador hacia adelante y soltarlo, la aeronave muestra	2	A— oscilaciones no amortiguadas.	B— oscilaciones divergentes.	C— oscilaciones convergentes.
Si el morro de la aeronave permanece en la nueva posición después de presionar el control del elevador hacia adelante y soltarlo, la aeronave muestra	3	A— debajo del centro de gravedad.	B— detrás del centro de gravedad.	C— adelante del centro de gravedad.
El tipo de estabilidad más deseable que debe poseer una aeronave es	2	A— Tendencia al pliegue de Mach.	B— Tendencia al balanceo holandés.	C— estabilidad longitudinal.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si la velocidad aerodinámica aumenta y disminuye durante las oscilaciones fugoideas longitudinales, la aeronave	3	A— relación de sustentación / arrastre.	B— capacidad de elevación.	C— equilibrio aerodinámico y controlabilidad.
Si una aeronave tiene estabilidad dinámica negativa y estática positiva, esto resultará en	1	A— aumentar la estabilidad lateral.	B— aumentar la estabilidad longitudinal.	C— aumentar el coeficiente de sustentación del ala.
Un avión tendría una tendencia a inclinarse hacia arriba y tendría una tendencia inherente a entrar en una condición de pérdida cuando el centro de presión está	2	A— Estabilidad direccional estática débil y efecto diedro débil.	B— Fuerte estabilidad direccional estática y efecto diedro débil.	C— Estabilidad direccional estática débil y fuerte efecto diedro.
Un avión de ala en flecha con una estabilidad direccional estática débil y un diedro aumentado provoca un aumento en	3	A— Cualquier ángulo de ataque que no sea el de L / D MAX aumenta la resistencia del parásito.	B— Cualquier ángulo de ataque que no sea el de L / D MAX aumenta la relación de sustentación / resistencia.	C: cualquier ángulo de ataque que no sea el de L / D MAX aumenta la resistencia total para la sustentación de un avión determinado.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Los cambios en el centro de presión de un ala afectan la	1	A— 6 °.	B— 12,3 °.	C— 20 °.
El propósito del ángulo diedro del ala de un avión es	1	A— velocidad de maniobra.	B— velocidad de crucero estructural normal.	C— la velocidad mínima de vuelo constante en la configuración de aterrizaje.
¿Qué características de la aeronave contribuyen a la inestabilidad en espiral?	3	A— 3,250 libras.	B— 5.200 libras.	C— 6.500 libras.
(Refiérase a la Figura 19.) ¿Qué enunciado es verdadero con respecto al vuelo del avión en L / D MAX?	1	A— 4 G's.	B— 2 G's.	C— 1 G.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 19.) ¿En qué ángulo de ataque viaja el avión la distancia horizontal máxima por pie de altitud perdido?	3	A— 2 G's.	B— 3 G's.	C— 4 G's.
Si se encuentran turbulencias severas, la velocidad de la aeronave debe reducirse a	3	A-- puesto.	B— separarse.	C— estaria sujeto a daños estructurales.
Si el peso bruto de un avión es de 3,250 libras, ¿cuál es la carga que actúa sobre este avión durante un viraje nivelado de 60 °?	2	A— 3.8.	B— 3.0.	C— 2,0.
Un avión tiene una velocidad de pérdida normal de 60 nudos pero se ve obligado a entrar en pérdida acelerada al doble de esa velocidad. ¿Qué factor de carga máximo resultará de esta maniobra?	1	A— factor de carga límite positivo.	B— rango de velocidad aérea para operaciones normales.	C— rango máximo de velocidad aérea de crucero estructural.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a la Figura 18.) ¿Qué aumento en el factor de carga ocurriría si el ángulo de inclinación aumentara de 60 ° a 80 °?	2	A— velocidad de maniobra.	B— velocidad normal de pérdida.	C— velocidad máxima de crucero estructural.
(Consulte la Figura 17.) Un factor de carga positivo de 4 a 140 nudos haría que el avión	1	A— velocidad de maniobra.	B— nunca exceda la velocidad.	C— velocidad máxima de crucero estructural.
(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— velocidad de maniobra.	B— nunca exceda la velocidad.	C— velocidad máxima de crucero estructural.
(Consulte la Figura 17.) La línea discontinua horizontal desde el punto C al punto E representa la	3	A— velocidad de maniobra.	B— nunca exceda la velocidad.	C— velocidad máxima de crucero estructural.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 17.) La velocidad indicada por el punto A es	2	A— aumenta con un aumento en la potencia del motor.	B— permanece constante independientemente del peso bruto.	C— varía con el peso bruto y la densidad de altitud.
(Consulte la Figura 17.) La velocidad indicada por el punto C es	1	A— permanece igual que a baja altitud.	B— Disminuir a medida que aumenta la velocidad aerodinámica real.	C— aumenta porque la densidad del aire disminuye.
(Consulte la Figura 17.) La velocidad indicada por el punto E es	3	A— 91 nudos.	B— 132 nudos.	C— 140 nudos.
(Consulte la Figura 17.) La velocidad indicada por el punto D es	3	A— 100 nudos.	B— 102 nudos.	C— 108 nudos.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El ángulo de ataque en el que un avión se detiene.	2	A— 68 nudos.	B— 75 nudos.	C— 82 nudos.
A medida que aumenta la altitud, la velocidad aerodinámica indicada a la que un avión dado entra en pérdida en una configuración particular	2	A - 67 °.	B - 70 °.	C - 83 °.
(Consulte la Figura 18.) ¿Cuál es la velocidad de pérdida de un avión con un factor de carga de 4 si la velocidad de pérdida no acelerada es de 70 nudos?	3	A— 115 nudos.	B— 129 nudos.	C— 140 nudos.
(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— El ángulo crítico de ataque es función del grado de inclinación.	B— El ángulo de ataque de pérdida depende de la velocidad del flujo de aire sobre las alas.	C— El ángulo de ataque de pérdida es independiente de la velocidad del flujo de aire sobre las alas.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Refiérase a la Figura 18.) Si, durante un viraje constante con un viraje de 50 °, se impusiera un factor de carga de 1.5 a un avión que tiene una velocidad de pérdida no acelerada de 60 nudos, ¿a qué velocidad el avión primero ¿puesto?	2	A— peso bruto	. B— diseño del ala.	C— actitud y velocidad aerodinámica.
(Consulte la Figura 18.) Un aumento del 70 por ciento en la velocidad de pérdida implicaría un ángulo de inclinación lateral de	3	A— Volar a una velocidad aérea demasiado baja.	B— Elevar demasiado el morro de la aeronave.	C— Exceder el ángulo crítico de ataque
(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— Después de una pérdida total, ambas alas permanecen en una condición de pérdida durante toda la rotación.	B— Después de una pérdida parcial, el ala que cae permanece en una condición de pérdida mientras que el ala que se eleva se recupera y continúa produciendo sustentación, provocando la rotación.	C— Después de una pérdida total, el ala que cae continúa en una condición de pérdida mientras que el ala que se eleva se recupera y continúa produciendo algo de sustentación, lo que provoca la rotación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es verdadero en relación con los factores que producen puestos de venta?	1	A— Ala atascada.	B— Alta tasa de rotación.	C— Rápida pérdida de altitud.
El ángulo crítico de ataque en el que una aeronave se detiene depende de la	2	A: punta de ala que proporciona una advertencia adecuada de pérdida.	B— la raíz del ala proporciona una advertencia adecuada de pérdida.	C: punta de ala que proporciona una advertencia inadecuada de pérdida.
¿Qué acción resultará en un estancamiento?	2	A— Ala cónica.	B— Ala elíptica.	C— Ala rectangular.
¿Qué enunciado es verdadero con respecto a las condiciones aerodinámicas que ocurren durante una entrada en barrena?	1	A— Ala de barrido.	B— Ala rectangular.	C— Ala cónica moderada.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué característica de un giro no es una característica de una espiral empinada?	2	A— envergadura hasta la raíz del ala.	B— envergadura de la cuerda media.	C— cuadrado del acorde a la envergadura
Un ala rectangular, en comparación con otras formas en planta de ala, tiene una tendencia a detenerse primero en el	1	A— una velocidad de pérdida baja.	B: mayor resistencia en ángulos de ataque elevados.	C- Calidades de control del suelo a velocidades bajas.
¿Qué forma en planta subsónica proporciona el mejor coeficiente de sustentación?	1	A— 1.	B— 2.	C— 3.
¿En qué forma en planta del ala comienza la pérdida en la punta del ala y avanza hacia adentro hacia la raíz del ala?	2	A: mayor resistencia, especialmente en un ángulo de ataque bajo.	B: arrastre reducido, especialmente en un ángulo de ataque elevado.	C: mayor resistencia, especialmente en un ángulo de ataque elevado.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La relación de aspecto de un ala se define como la relación de la	3	A— 2.	B— 4.	C— 6.
Un ala con una relación de aspecto muy alta (en comparación con un ala de relación de aspecto baja) tendrá	1	A— 8.	B— 10.	C— 12.
(Consulte la Figura 21.) De las aeronaves 1, 2 o 3, ¿cuál tiene la relación de aspecto más baja?	1	A— 13.	B— 15.	C— 16.
A una velocidad constante en el flujo de aire, un ala de alta relación de aspecto tendrá (en comparación con un ala de baja relación de aspecto)	2	A— 2.	B— 4.	C— 6.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 21.) ¿Qué avión tiene la relación de aspecto más alta?	2	A— cambia la curvatura del ala.	B— retrasa la pérdida a un ángulo de ataque más alto.	C— desacelera el aire de la capa límite de la superficie superior
(Consulte la Figura 21). ¿Qué avión tiene la relación de aspecto más baja?	3	A— 2.	B— 3.	C— 4.
(Consulte la Figura 21). Considere solo la relación de aspecto (otros factores permanecen constantes). ¿Qué avión generará la mayor sustentación?	2	A— 1.	B— 3.	C— 4
(Consulte la Figura 21). Considere solo la relación de aspecto (otros factores permanecen constantes). ¿Qué avión generará la mayor resistencia?	1	A— 2.	B— 3.	C— 4.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El uso de una ranura en el borde de ataque del ala permite que un avión aterrice a una velocidad más lenta porque	3	A. llanura.	B— Dividir.	C— Fowler.
(Refiérase a la Figura 23.) ¿Qué es un faldón de caza?	1	A. Split.	B - Fowler.	C— Ranurado.
(Consulte la Figura 23.) ¿Qué es una solapa ranurada?	2	A-- Split.	B - Fowler.	C— Ranurado.
(Consulte la Figura 23.) ¿Qué es una solapa dividida?	2	A— experimentar una disminución en el empuje requerido.	B: experimenta una disminución de la estabilidad y un cambio de nariz hacia arriba en momentos.	C— requieren un ángulo de ataque más bajo para lograr el mismo coeficiente de sustentación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de flap crea el mayor cambio en el momento de cabeceo?	3	A— De tres a cuatro veces la envergadura del avión.	B— El doble de la envergadura del avión sobre la superficie.	C: menos de la mitad de la envergadura del avión sobre la superficie.
¿Qué tipo de flap crea el menor cambio en el momento de cabeceo?	1	A— aumentará y la resistencia inducida disminuirá.	B: disminuirá y aumentará la resistencia del parásito.	C: disminuirá y la resistencia del parásito disminuirá.
¿Qué tipo de flap se caracteriza por grandes aumentos en el coeficiente de sustentación con cambios mínimos en la resistencia?	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 cuando queda atrapado entre el suelo y la aeronave que desciende.	C— interferencia del suelo con el sistema de presión estática que produce indicaciones falsas en el indicador de velocidad aerodinámica.
Un avión que abandona el efecto suelo	1	A: disminuir el ángulo de ataque del ala.	B: actúa de la misma forma que los alerones en un avión de tres ejes.	C: aumenta el ángulo de ataque del ala.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿A qué altura sobre la superficie suele afectar un avión por el efecto suelo?	2	A— ineficaz para la recuperación de pérdida.	B— eficaz para la recuperación de pérdida.	C— efectivo solo cuando se combina con la potencia máxima del motor.
Si se mantiene el mismo ángulo de ataque en el efecto suelo que cuando está fuera del efecto suelo, la elevación se	3	A— un alfiler de liberación rápida.	B— pernos autoblocantes.	C— cables de sujeción unidos a la parte trasera de la quilla.
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	3	A: una disposición de compensación variable que permite al piloto ajustar el centro de gravedad de la aeronave durante el vuelo para obtener el desempeño de la aeronave más favorable.	B— una disposición de compensación ajustable que permite al piloto ajustar el centro de gravedad de la aeronave durante el vuelo para obtener el desempeño de la aeronave más favorable.	C: una disposición de asiento ajustable que permite que el centro de gravedad se desplace hacia adelante y hacia atrás a lo largo de la quilla del ala.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando el ala de un avión con cambio de peso se acerca a la pérdida, las puntas del ala	1	A— Las puntas de las alas continúan produciendo sustentación cuando el cuerpo principal del ala no lo está produciendo.	B— El cuerpo principal del ala continúa produciendo sustentación cuando las puntas de las alas no lo están produciendo.	C— El centro de sustentación se mueve desde el borde de fuga del ala hasta el borde de ataque del ala, cuando el ala comienza a detenerse.
Durante una pérdida de ala, las puntas de las alas de un avión con cambio de peso son	3	R: desde el centro del ala hasta la punta del ala es variable y el piloto puede ajustarlo en vuelo para optimizar el rendimiento.	B: cambia de un ángulo de ataque bajo en el centro del ala a un ángulo de ataque alto en las puntas.	C: cambia de un ángulo de ataque alto en el centro del ala a un ángulo de ataque bajo en las puntas.
El tubo transversal está posicionado por	2	A— aumentar la velocidad aerodinámica.	B— hacer que la aeronave suba.	C— hacer que la aeronave aumente la velocidad aerodinámica y ascienda.
En algunos triciclos, el punto de suspensión es parte de	3	A— aumentando la longitud del derecho y disminuyendo la longitud de los cables verticales izquierdos.	B— disminuyendo la longitud de los cables verticales izquierdos.	C: reducción de la longitud de los cables verticales derechos

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cómo afecta la característica de diseño del ala "lavado" la producción de sustentación?	2	A— se utilizan durante las operaciones de rodaje con el paracaídas guardado.	B— controlar el borde de fuga exterior del paracaídas.	C— controlar los frenos del tren de aterrizaje principal.
El ala de un avión de cambio de peso se tuerce de modo que el ángulo de ataque	3	A— alargado para pilotos más pesados.	B: abreviado para pilotos más ligeros.	C— alargado para pilotos más ligeros.
Durante el vuelo, el empuje de avance	3	A— aumenta la eficiencia aerodinámica.	B— reduce el factor "P".	C— protege las líneas de suspensión del paracaídas de daños.
El efecto de par de un motor que gira en el sentido de las agujas del reloj en un paracaídas motorizado es contrarrestado por	2	A— reducción de peso del dosel.	B— la presurización de las celdas vecinas.	C— secado del dosel.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las barras de dirección	2	A— está permitido si se usa material del mismo tamaño que la línea original.	B— es una práctica muy peligrosa.	C— es una reparación de campo aceptable.
El tubo del centro de gravedad es	1	A— cambiará la forma del ala y no está permitido.	B— está permitido si se acorta no más de seis pulgadas.	C— es una reparación de campo aceptable.
La protección del ventilador rodea la hélice y	2	A— Las contrahuellas porque, al disminuir la longitud de la contrahuella derecha, obtendrá la forma precisa de la superficie aerodinámica.	B— Las líneas de suspensión, ya que se miden con precisión y se instalan en una ubicación específica.	C— El aire que entra por las aberturas de la celda en el borde de ataque del perfil aerodinámico.
Los puertos transversales en las costillas del paracaídas ayudan a	2	A— permitido siempre que la forma básica de los paracaídas sea similar.	B— peligroso ya que cada ala está diseñada para una aeronave específica.	C— permitido si el área total de los paracaídas es la misma

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Empalme de líneas de suspensión cortadas:	1	A— aumento de las distancias de despegue, disminución del peso bruto máximo y aumento del consumo de combustible.	B— distancias de despegue reducidas, aumento del peso bruto máximo y reducción del consumo de combustible.	C: mayor distancia de despegue, mayor peso bruto máximo y mayor consumo de combustible.
Atar una línea de suspensión cortada	3	A: mayor velocidad y menor velocidad de descenso.	B: menor velocidad y mayor velocidad de descenso.	C: menor velocidad y menor velocidad de descenso.
¿Qué le da a su ala / capota de paracaídas motorizado su forma aerodinámica?	2	A— error al girar hacia el norte.	B— ciertos metales y sistemas eléctricos dentro de la aeronave.	C: la diferencia en la ubicación del norte verdadero y el norte magnético.
Cambiar alas de una marca o tipo de paracaídas motorizado a otro es	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 una aeronave dada en diferentes localidades.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La degradación del revestimiento protector de poliuretano del paracaídas da como resultado	3	A— se ingresa a un giro a la izquierda desde un rumbo oeste.	B: una aeronave se desacelera mientras está en rumbo este u oeste.	C: una aeronave se acelera mientras está en rumbo este u oeste.
La llamarada permite al piloto aterrizar en	3	A— un giro momentáneo, con cambios en la velocidad en cualquier rumbo.	B: un giro hacia el sur mientras se acelera en dirección oeste.	C: correctamente cuando se dirige hacia el norte o el sur mientras acelera o desacelera.
El error de desviación de la brújula magnética es causado por	1	A— después de que la indicación de la brújula pasa hacia el sur en un número de grados aproximadamente igual a la latitud menos el avance normal de despliegue.	B— antes de que la indicación de la brújula llegue al sur en un número de grados aproximadamente igual a la latitud sobre la cual se realiza el giro más la ventaja normal del piloto.	C: después de que la indicación de la brújula pasa hacia el sur en un número de grados aproximadamente igual a la variación magnética del área sobre la que se realiza el giro más la ventaja normal del piloto.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué enunciado es verdadero sobre la desviación magnética de una brújula?	2	A— La brújula inicialmente indicará 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 durante un breve período de tiempo y luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético del avión.
En el hemisferio norte, una brújula magnética normalmente indicará un giro hacia el norte si	2	A— Las temperaturas más cálidas que las estándar colocarán a la aeronave más baja de lo que indica el altímetro.	B— Las temperaturas más frías de lo normal colocarán a la aeronave más baja de lo que indica el altímetro.	C— Las temperaturas más frías de lo normal colocarán a la aeronave más alta de lo que indica el altímetro.
En el hemisferio norte, si una aeronave se acelera o desacelera, la brújula magnética normalmente indicará	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 por encima del plano de referencia estándar.
En el hemisferio norte, ¿cuál sería correcto acerca de iniciar el lanzamiento desde un giro usando una brújula magnética? Iniciar la implementación	1	A— Si el altímetro no tiene ningún error mecánico.	B— Cuando esté al nivel del mar en condiciones estándar.	C— Cuando está a 18.000 pies MSL con el altímetro ajustado a 29,92.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al girar en un giro de velocidad estándar hacia la derecha desde un rumbo sur en el hemisferio norte?	2	A— La altitud leída directamente del altímetro.	B— La distancia vertical de la aeronave sobre la superficie.	C— La altura por encima del plano de referencia estándar.
¿Qué afirmación es verdadera sobre el efecto de los cambios de temperatura en las indicaciones de un altímetro sensible?	2	A— nivel del mar.	B— altitud de vuelo inferior a la real.	C: altitud de vuelo superior a la real.
¿Qué es la altitud verdadera?	1	A— Velocidad aerodinámica baja.	B— Alta velocidad aerodinámica.	C— Velocidad de maniobra.
¿Bajo qué condición se indica la altitud igual que la altitud real?	2	A— Altímetro.	B— Indicador de velocidad aérea.	C— Indicador de velocidad vertical.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es la altitud absoluta?	3	A— Altímetro.	B— Indicador de velocidad vertical.	C— Indicador de velocidad aérea.
Si los tubos de presión estática se rompen dentro de una cabina presurizada durante un vuelo a gran altitud, el altímetro probablemente indicaría	3	A— Disminución de la velocidad aerodinámica indicada durante un ascenso.	B— Velocidad aerodinámica cero indicada hasta que se elimine el bloqueo.	C— No hay variación de la velocidad aerodinámica indicada en vuelo nivelado, incluso si se realizan grandes cambios de potencia.
¿Los errores del sistema Pitot-estático son generalmente los mayores en qué rango de velocidad aérea?	2	A— Línea radial roja.	B— Límite superior del arco verde.	C— Límite superior del arco amarillo.
Si se obstruye un tubo de Pitot, ¿qué instrumento se vería afectado?	2	A— Velocidad de maniobra de diseño.	B— Velocidad máxima de crucero estructural.	C— Operación máxima del engranaje o velocidad extendida. El crucero estructural máximo

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿El sistema de pitot proporciona presión de impacto para qué instrumento?	1	A— Velocidad de maniobra.	B— Nunca exceda la velocidad.	C— Velocidad máxima de flaps extendidos.
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— una altitud de baja densidad.	B— un mal funcionamiento en el sistema pitot-estático.	C— error de instalación en el sistema pitot-estático.
¿Qué marca indicadora de velocidad aérea identifica la máxima velocidad de crucero estructural de una aeronave?	3	A— el indicador de velocidad aérea puede indicar menos de lo normal.	B— el altímetro puede indicar una altitud inferior a la altitud real que se está volando.	C: el altímetro puede indicar una altitud mayor que la altitud real que se está volando.
¿Qué velocidad aerodinámica se identifica mediante un código de colores en un indicador de velocidad aerodinámica?	2	A— Velocidad aerodinámica mínima controlable con flaps extendidos.	B— Velocidad de pérdida de potencia en una configuración de aterrizaje.	C— Velocidad de pérdida de energía en una configuración especificada.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una limitación importante de velocidad aérea que no está codificada por colores en los indicadores de velocidad aérea?	2	A— Velocidad de pérdida de potencia en una configuración de aterrizaje.	B— Velocidad de pérdida de energía en una configuración especificada.	C— Velocidad aerodinámica mínima controlable con marcha y vueltas f retraídas.
Durante las pérdidas de potencia con los flaps completamente abajo, se produce la pérdida y el puntero del indicador de velocidad aerodinámica muestra una velocidad menor que el límite mínimo del arco blanco en el indicador. Esto probablemente se deba a	1	A— Indicador de rumbo.	B— Indicador de velocidad aérea.	C— Altímetro de presión.
Un posible resultado de utilizar la fuente alternativa de emergencia de presión estática dentro de la cabina de un avión sin presión es la	2	A— se logra una mayor utilización de la aeronave.	B— el riesgo aumenta.	C— se reduce el riesgo.
¿Qué representa el límite inferior del arco blanco en un indicador de velocidad aérea?	1	A— presentar nuevos peligros en sus limitaciones.	B— que la automatización es básicamente perfecta.	C— prevenir accidentes.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué representa el límite inferior del arco verde en un indicador de velocidad aérea?	3	A— son fundamentales para disminuir la fatiga de la tripulación de vuelo.	B— han demostrado aumentar la seguridad en las operaciones.	C— puede llevar a la complacencia de la tripulación de vuelo.
¿Qué instrumento se vería afectado por una presión excesivamente baja en el sistema de vacío del avión?	3	A— Un generador siempre proporciona más corriente eléctrica que un alternador.	B— Un alternador proporciona más energía eléctrica a menores RPM del motor que un generador.	C— Un generador carga la batería durante las bajas RPM del motor; por lo tanto, la batería tiene menos posibilidades de descargarse por completo, como suele ocurrir con un alternador.
Cuando un piloto cree que la aviónica avanzada permite operaciones más cercanas a los límites personales o ambientales,	2	A— experimentar 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, las luces y todos los instrumentos que

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
				requieren corriente alterna.
Se ha probado la automatización en aeronaves	3	A— Asegúrese de que solo se haya utilizado oxígeno médico para reponer los contenedores de oxígeno.	B— Prohibir fumar en una aeronave equipada con un sistema de oxígeno portátil.	C— Asegúrese de que no se haya utilizado oxígeno industrial para reponer el sistema.
Las cargas de trabajo más ligeras asociadas con la instrumentación de vuelo de vidrio (digital)	2	A- demanda.	B— Flujo continuo.	C— Demanda de presión.
515. 6668. Con respecto a las ventajas de un alternador o generador de aeronave, seleccione el enunciado verdadero.	2	A- medico.	B— Aviación.	C— Industrial.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
516. 6705. Se produce una falla del sistema eléctrico (batería y alternador) durante el vuelo. En esta situación, deberías	1	A— Ayuda a conservar el oxígeno.	B— Permite expulsar el exceso de oxígeno durante el uso.	C— Controla la cantidad de oxígeno que cada individuo respira a través de la mascarilla
¿Qué precauciones deben tomarse con respecto a los sistemas de oxígeno de las aeronaves?	1	A— La cabina, así como el motor, deben precalentarse.	B— El área de la cabina del piloto no debería precalentarse con calefactores portátiles.	C— Se debe soplar aire caliente directamente en el motor a través de las tomas de aire.
¿Qué tipo de sistema de oxígeno se encuentra más comúnmente en las aeronaves de aviación general?	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.
¿Qué tipo de oxígeno debería usarse para reponer el sistema de oxígeno de un avión?	1	A- poder.	B— Ingesta.	C— Compresión.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es el propósito de la bolsa de rebreather en una máscara de oxígeno en un sistema de flujo continuo?	3	A— no afectar de forma apreciable al motor de una aeronave.	B— causar daños a las mangueras conductoras de calor y deformación de los ventiladores de refrigeración del cilindro.	C— causar pérdida de potencia, consumo excesivo de aceite y posible daño interno permanente al motor.
¿Qué afirmación es verdadera con respecto al precalentamiento de una aeronave durante las operaciones en clima frío?	3	A— operar con la mezcla 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.
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— Reducir la velocidad de ascenso y aumentar la velocidad aerodinámica.	B— Reduzca la velocidad de ascenso y aumente las RPM.	C— Aumente la velocidad de ascenso y aumente las RPM.
¿Durante qué carrera de un motor alternativo se expande la mezcla gaseosa dentro del cilindro?	1	A— Ajuste las RPM adecuadas 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	C— Pruebe cada freno y el freno de estacionamiento.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
			verificar que la conexión a tierra sea adecuada.	
Las temperaturas del motor excesivamente altas, ya sea en el aire o en el suelo,	2	A— funcionamiento con un aceite de viscosidad demasiado alta.	B— el nivel de aceite es demasiado bajo.	C— operando con una mezcla excesivamente rica.
Si la temperatura del aceite del motor y los medidores de temperatura de la culata de cilindros han excedido su rango de operación normal, es posible que haya sido	3	A— un termostato que funcione correctamente.	B— aire que fluye sobre el colector de escape.	C— la circulación de aceite lubricante.
¿Qué acción puede tomar un piloto para ayudar a enfriar un motor que se sobrecalienta durante un ascenso?	1	A— El ensuciamiento de las bujías se debe al funcionamiento con una mezcla excesivamente rica.	B— El ensuciamiento de carbón de las bujías se debe principalmente al funcionamiento de un motor a temperaturas de culata excesivamente altas.	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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál debería ser la primera acción después de arrancar un motor de avión?	1	A— gana altitud sin ajuste de mezcla.	B— desciende de altitud sin ajuste de mezcla.	C: el acelerador avanza de forma muy brusca.
Una indicación de temperatura del aceite del motor anormalmente alta puede ser causada por	1	A— mejor combustión.	B— mayor vida útil de la bujía.	C— períodos de calentamiento del motor más cortos.
Para la refrigeración interna, los motores refrigerados por aire dependen especialmente de	3	A— correrá muy duro.	B— no se puede arrancar con el interruptor en la posición ON.	C— no se puede apagar girando el interruptor a la posición de APAGADO.
¿Qué afirmación es verdadera con respecto al ensuciamiento de las bujías de un motor de avión?	3	A— no funcionará con un magneto.	B— no se puede poner en marcha con el interruptor en la posición de encendido.	C— podría arrancar accidentalmente si la hélice se mueve con combustible en el cilindro.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Es más probable que se produzcan incrustaciones en las bujías si la aeronave	1	A: detonación.	B— temperaturas más bajas de la culata de cilindros.	C: una disminución de la potencia que podría sobrecargar los componentes internos del motor.
Además de un factor de seguridad adicional, los sistemas de encendido dual también proporcionan	3	A— drenaje del colador de combustible.	B— punto más bajo en el sistema de combustible.	C— drenaje del colador de combustible y sumideros del tanque de combustible.
Si el cable de tierra entre el magneto y el interruptor de encendido se desconecta, el resultado más notable será que el motor	2	A— permanece igual independientemente de los cambios de temperatura.	B— aumenta a medida que aumenta la temperatura del combustible.	C— aumenta a medida que disminuye la temperatura del combustible.
Si el cable de tierra entre el magneto y el interruptor de encendido se desconecta, el motor	1	A— presión de aire adecuada dentro de los tanques para mantener un flujo de combustible constante.	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 que escapen de los tanques, eliminando así la posibilidad de explosión de los tanques.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si el grado de combustible utilizado en un motor de aeronave es menor que el especificado, puede causar	3	A— cualquier materia extraña en el tanque se bombeará 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 de refuerzo de combustible eléctrica extraen aire al sistema de combustible y provocan un bloqueo de vapor.
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— 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.
La cantidad de agua absorbida en los combustibles de aviación	3	A— medición del flujo de combustible al sistema de inducción.	B— diferencia de 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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la razón principal por la que las ventilaciones del tanque de combustible deben estar abiertas? Permitir	2	A— arranque más fácil con motor caliente.	B— mejor distribución de combustible a los cilindros.	C: menor dificultad con las esclusas de vapor de clima cálido durante las operaciones en tierra.
Hacer funcionar un tanque de combustible en seco antes de cambiar de tanque no es una buena práctica porque	1	A: igual de susceptible a la formación de hielo por impacto.	B— más susceptible a la formación de hielo por evaporación.	C: menos susceptible a la formación de hielo a menos que haya humedad visible
En el reabastecimiento de combustible una aeronave, ¿qué precaución sería adecuada para eliminar el peligro potencial de la electricidad estática?	2	A— una disminución en las RPM y luego una indicación de RPM constante.	B: una disminución de las RPM y luego un aumento gradual de las RPM.	C: un aumento de las RPM y luego una disminución gradual de las RPM.
El principio de funcionamiento de los carburadores de flotador se basa en el	1	A— disminuir el rendimiento del motor.	B— aumentar el rendimiento del motor.	C— no tiene ningún efecto sobre el rendimiento del motor.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una ventaja de los sistemas de inyección de combustible sobre los sistemas de carburador es	3	A— inclina la mezcla para obtener más potencia en el despegue.	B— disminuirá la distancia de despegue.	C— aumentará el balanceo de suelo.
Los sistemas de inyección de combustible, en comparación con los sistemas de carburador, generalmente se consideran	2	A— disminución de las RPM.	B— disminución de la presión del colector.	C— motor en funcionamiento irregular seguido de pérdida de RPM.
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 colector.	C— un aumento en la presión del colector.
En general, el uso del calor del carburador tiende a	3	A— Cualquier temperatura por debajo del punto de congelación y una humedad relativa inferior al 50 por ciento.	B— Temperatura entre 32 y 50 ° F y baja humedad.	C— Temperatura entre 20 y 70 ° F y alta humedad.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Dejar la calefacción del carburador encendida durante el despegue	3	A— una caída en la temperatura del aceite y la temperatura de la culata de cilindros.	B— rugosidad del motor.	C— pérdida de RPM.
La primera indicación de engelamiento del carburador en una aeronave equipada con una hélice de velocidad constante probablemente sería una	3	A— compresión de aire en el venturi del carburador.	B— temperatura de congelación del aire que ingresa al carburador.	C— vaporización de combustible y expansión de aire en el carburador.
La primera indicación de hielo en el carburador en una aeronave con hélice de paso fijo es	3	A— La primera indicación de engelamiento del carburador, en una aeronave equipada con una hélice de paso fijo, es una disminución en la presión del colector.	B— Se formará hielo en el carburador siempre que la temperatura ambiente esté por debajo del punto de congelación con un ajuste de aceleración reducido o cerrado.	C— Lo más probable es que se forme hielo en el carburador cuando la temperatura del aire esté entre -7 ° C y 21 ° C y haya humedad visible o alta.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué condición es más favorable para el desarrollo de la formación de hielo en el carburador?	2	A— volumen de combustible y volumen de aire que ingresa al cilindro.	B— peso del combustible y peso del aire que ingresa al cilindro.	C— peso del combustible y peso del aire que ingresa al carburador.
En una aeronave equipada con una hélice de paso fijo y un carburador tipo flotador, lo más probable es que la primera indicación de hielo en el carburador sea	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
La baja temperatura que causa hielo en el carburador en un motor equipado con un carburador de flotador es normalmente el resultado de la	2	A— las temperaturas de la culata de cilindros son las más frías.	B— se puede obtener la mayor potencia para cualquier ajuste de aceleración dado.	C: se puede obtener una potencia determinada con la presión del colector o el ajuste del acelerador más altos.
Con respecto al engelamiento del carburador, ¿qué afirmación es verdadera?	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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La relación combustible / aire es la relación entre	1	A— disminuya el flujo de combustible para compensar la disminución de la densidad del aire.	B— disminuya la cantidad de combustible en la mezcla para compensar el aumento de la densidad del aire.	C— aumente la cantidad de combustible en la mezcla para compensar la disminución de la presión y la densidad del aire.
A medida que aumenta la altitud de vuelo, ¿qué ocurrirá si no se inclina con el control de mezcla?	3	A— acelerador.	B— presión del colector.	C: control de la mezcla.
La mejor mezcla de potencia es la relación combustible / aire en la que	2	A— motor sobrecalentado.	B— ensuciamiento de las bujías.	C: motor para funcionar con mayor suavidad aunque se aumente el consumo de combustible.
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— Se reduce el volumen de aire que entra al carburador.	B— Se aumenta el volumen de aire que ingresa al carburador.	C— Se está reduciendo la cantidad de combustible que ingresa a la cámara de combustión.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El propósito básico de ajustar el control de la mezcla de aire / combustible en altitud es	2	A— aumente el suministro de aire al motor.	B— ajuste el flujo de combustible para obtener la proporción adecuada de aire / combustible.	C— Disminuya el combustible suministrado al motor a medida que la aeronave desciende.
El piloto controla la relación aire / combustible con el	2	A— un medidor de flujo de combustible.	B— un indicador de temperatura de los gases de escape.	C: el colector recomendado y el ajuste de RPM para una altitud en particular.
En altitudes elevadas, una mezcla excesivamente rica provocará la	3	A— combustión instantánea.	B— detonación.	C— pre- encendido
Cuando el piloto inclina el control de mezcla, ¿qué se está logrando?	2	A— combustión.	B— pre encendido.	C— detonación.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El objetivo principal del control de mezclas es	1	A: se alcanza la altitud crítica del motor.	B: se alcanza el techo de servicio del avión.	C— la compuerta de desechos está completamente abierta y la turbina está funcionando a velocidad mínima.
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	3	A— el puntero del medidor está atascado en la indicación de potencia máxima.	B— el acelerador está cerrado, atrapando la alta presión de aire en el colector.	C— la presión dentro del colector es la misma que la presión atmosférica.
Durante el vuelo de ascenso utilizando un avión turboalimentado, la presión del colector permanecerá aproximadamente constante hasta que	3	A— Sistema de encendido.	B— Compresor del motor.	C— Gases de escape del motor.
Antes de arrancar el motor, el manómetro del colector generalmente indica aproximadamente 29 "Hg. Esto se debe a que	2	A— la relación combustible / aire es tal que la mezcla se quema extremadamente lento.	B— el motor funciona en condiciones que hacen que la mezcla de combustible se queme instantáneamente.	C— el combustible que se utiliza es de un grado superior al recomendado por el fabricante del motor.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué fuente de energía se usa para impulsar la turbina de un avión turboalimentado?	1	A— la mezcla de combustible explota en lugar de arder de manera progresiva y uniforme.	B— La mezcla de combustible se enciende demasiado pronto debido a los depósitos de carbón al rojo vivo en el cilindro.	C— la válvula de admisión se abre antes de que la carga anterior de combustible haya terminado de quemarse en el cilindro.
Es más probable que ocurra una detonación en el motor de una aeronave siempre que el	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 / combustible antes del encendido normal.	C: la carga no quemada en los cilindros explota en lugar de arder normalmente.
La detonación ocurre en configuraciones de alta potencia cuando el	2	A— inclinar la mezcla.	B— baje ligeramente la nariz para aumentar la velocidad aerodinámica.	C— aplique calor al carburador.
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:	3	A— una operación terrestre corta.	B— una mezcla "rica".	C— utilizando un grado de combustible inferior al recomendado.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La detonación puede ser causada por	3	A: hay un aumento explosivo de combustible causado por una mezcla de aire / combustible demasiado rica.	B— las bujías reciben una sacudida eléctrica causada por un cortocircuito en el cableado.	C— la carga de aire / combustible sin quemar en los cilindros se somete a una combustión instantánea.
¿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 caballos de fuerza de freno.	B: distancia real que avanza una hélice en una revolución.	C— diferencia entre el paso geométrico de la hélice y su paso efectivo.
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.
El deslizamiento de la hélice es la diferencia entre	2	A— paso geométrico y ángulo de la pala de la hélice.	B— paso geométrico y paso 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**
La distancia que realmente avanza una hélice en una revolución es	2	A— retorciéndose.	B— tono efectivo.	C— paso geométrico.
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.
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.
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 ya la derecha alrededor del eje longitudinal.	C— a la izquierda alrededor del eje vertical ya la izquierda alrededor del eje longitudinal

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
Para absorber 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: pequeño ángulo de ataque y altas revoluciones por minuto.
La ventaja de los compensadores de energía total es que este sistema	2	A— agrega el efecto de las térmicas en barra a la energía total producida por las térmicas.	B— reduce los errores de ascenso y picado en las indicaciones del variómetro causados por cambios de velocidad aerodinámica.	C— compensa los cambios de presión del aire al ascender o descender.
¿Cuál es la verdad con respecto a los compensadores de energía total?	1	A— El instrumento responde solo a las corrientes de aire ascendentes y descendentes.	B— El instrumento indica la tasa promedio de ascenso en una térmica.	C— El instrumento reacciona a los ascensos y descensos como un indicador de velocidad de ascenso convencional.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La mejor manera de determinar la disponibilidad de BTU del quemador es	3	A— sonido del quemador.	B— cantidad del tanque.	C— manómetro de combustible.
La válvula ubicada en cada tanque que indica que el tanque está lleno al 80 por ciento de su capacidad es la	2	A— válvula principal del tanque.	B— válvula de purga de vapor.	C— válvula de presión de combustible.
¿Por qué deben purgarse las líneas de propano después de cada uso?	2	A— El fuego puede resultar de una combustión espontánea.	B— El calor puede expandir el propano y romper las líneas.	C— Si la temperatura está por debajo del punto de congelación, el propano puede congelarse.
La formación de hielo en la garganta de un carburador está indicada por	3	A— funcionamiento irregular del motor, seguido de una disminución de la presión del aceite.	B— un rápido aumento de las RPM, seguido de un funcionamiento brusco del motor.	C— una caída en las RPM, seguida de un funcionamiento brusco del motor.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El propósito del sistema de ventilación del tanque de combustible es	2	A— elimine los vapores peligrosos de la aeronave y evite una explosión.	B— permita que el aire entre en el tanque a medida que se consume el combustible.	C— asegúrese de una proporción adecuada de aire y combustible.
Una fuente de reserva de combustible para un motor en un paracaídas motorizado suele ser	1	A— de una bomba accionada eléctricamente.	B— mediante alimentación por gravedad.	C— de un tanque de combustible presurizado.
Los respiraderos de combustible de muchos paracaídas motorizados y aviones de control de cambio de peso están ubicados	1	A— en la tapa de combustible.	B— adyacente al respiradero del cárter.	C— en la válvula de alivio de presión del tanque de combustible.
El combustible quemado se expulsa de un motor de 2 tiempos a través de un	3	A— válvula de escape y puerto de escape.	B— válvula de escape.	C— puerto de escape

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El combustible ingresa a un motor de dos tiempos a través de un	1	A— puerto de admisión y válvula de admisión.	B— puerto de entrada y válvula de lengüeta.	C— válvula de admisión y válvula de lengüeta.
La primera indicación de hielo en el carburador en una aeronave con motor de cuatro tiempos y hélice de paso fijo es	2	A— un aumento en las RPM.	B— una disminución de las RPM.	C— una disminución de la presión del aceite.
Los motores refrigerados por aire disipan el calor	1	A— a través de las aletas de enfriamiento en el cilindro y la culata.	B— por el aire que fluye a través de las aletas del radiador.	C— a través de la sonda de temperatura de la culata.
El refrigerante en un motor refrigerado por líquido normalmente circula por	3	A— atracción capilar.	B— una bomba eléctrica.	C— una bomba accionada por motor.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un EGT alto en un motor de 2 tiempos podría deberse a	3	A— temperatura de aceite alta y presión de aceite baja.	B— preencendido, detonación o fuga de entrada de aire.	C— funcionamiento incorrecto del motor.
Con el fin de mejorar la eficiencia del motor, los sistemas de escape de los motores de dos tiempos están ajustados a	2	A— cerrar la válvula de escape para evitar que la mezcla de combustible salga del cilindro.	B— evitar que la mezcla de combustible salga del cilindro antes de la combustión.	C— use una válvula de lengüeta para evitar que la mezcla de combustible salga del cilindro
El empuje del motor de 2 tiempos y la eficiencia del combustible pueden verse seriamente comprometidos cuando	1	A— se instalan sistemas de escape que no están específicamente ajustados para un motor.	B— Se acumulan depósitos de carbón en las válvulas de escape.	C— los elevadores de válvulas de admisión no presurizan y proporcionan suficiente combustible a la cámara de combustión.
El propósito de un interruptor de corte es	2	A— corte el combustible al carburador.	B— conecte a tierra el cable conductor a la bobina de encendido y apague la central eléctrica.	C— conecte a tierra la batería eliminando la corriente para el sistema de encendido.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una bobina de encendido típica de un motor de dos tiempos está alimentada por	3	A— una batería.	B— una batería o un alternador.	C: un magneto.
¿Qué tipo de sistema de lubricación utilizan muchos motores de 4 tiempos?	1	A— Forzado.	B— Gravedad.	C— Mezcla de combustible / aceite.
Agregar más aceite al combustible que el especificado por el fabricante de un motor de 2 tiempos resultará en	2	A— mayor rendimiento del motor.	B— aumento de la acumulación de carbón y suciedad del motor.	C— mayor lubricación del motor y rendimiento óptimo.
Durante la verificación previa, siempre se debe revisar el sistema de ventilación de combustible.	2	A— para asegurarse de que la ventilación esté cerrada.	B— para asegurarse de que la ventilación esté abierta.	C— para asegurarse de que la presión del sistema de ventilación esté en el rango verde.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Puede formarse hielo en el carburador	2	A— solo a temperaturas cercanas al punto de congelación y la humedad cercana al punto de saturación.	B— cuando la temperatura del aire exterior es tan alta como 100 grados F y la humedad es tan baja como 50%.	C— a cualquier temperatura o nivel de humedad.
(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.
(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.
(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**
(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.
(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.
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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué afirmación es verdadera con respecto al desempeño de despegue en condiciones de altitud de alta densidad?	2	A— La tasa de aceleración aumentará ya que el aire más ligero genera menos resistencia.	B— La tasa 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.
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.
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**
¿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.
¿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.
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.
(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 libras Viento en contra .... 15 nudos	2	A— 205 pies.	B— 261 pies.	C— 237 pies.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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
(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
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
. (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.
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 elevación / arrastre.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
(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.
¿Cuál sería la velocidad de pérdida 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.
¿Cuál sería la velocidad de pérdida indicada en un viraje inclinado de 60 ° con el engranaje y los flaps hacia arriba?	2	A— 110 KIAS.	B— 117 KIAS.	C— 121 KIAS.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
¿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.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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 .... 3.400 libras Viento en contra .... 10 nudos	3	A— 1,650 pies.	B— 1,575 pies.	C— 1,475 pies.
¿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 el 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.
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: velocidad 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**
Cuando falla un motor en un avión bimotor, la pérdida de rendimiento resultante	1	A— puede reducir la velocidad 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.
Cuando se opera un avión ligero multimotor en V MC, el piloto debe esperar que la performance sea suficiente para mantener	1	A— rumbo.	B— rumbo y altitud.	C— rumbo, altitud y poder escalar a 50 pies por minuto.
Para un avión con motores alternativos sin turbocompresor, V MC	1	A— disminuye con la altitud.	B— aumenta con la altitud.	C— no se ve afectado por la altitud.
¿Cuál es la verdad 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— La inclinación hacia el motor inoperativo aumenta V MC.	C— V MC es un factor de rendimiento diseñado que debe probarse durante la certificación de tipo y no cambiará siempre que la bola esté centrada con

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
				la presión del timón adecuada.
¿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.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
(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.
(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.
(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 ° 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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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 .... 65 nudos Aterrizaje Rwy .... 17 Viento .... 200 ° 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.
El centro de gravedad de una aeronave se calcula a lo largo del	3	A— eje lateral.	B— eje vertical.	C— eje longitudinal.
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.
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

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si la rueda de morro de un avión se mueve hacia atrás durante la retracción del tren, ¿cómo afectaría este movimiento hacia atrás la ubicación del CG de ese avión? Sería	1	A— hacer 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.
Si el tren de aterrizaje de un avión se mueve hacia adelante durante la retracción, el momento total será	2	A— aumento.	B— disminuir.	C— sigue igual.
¿Cómo afecta el aumento de peso a la distancia de despegue de un avión?	1	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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
Una aeronave se carga con el CG a popa del límite de popa. ¿Qué efecto tendrá esto en la controlabilidad?	1	A— La recuperación de pérdida y giro puede ser difícil o imposible.	B— Se producirá una pérdida a una velocidad aerodinámica más baja, pero la recuperación será más fácil debido a la reducción de la carga alar.	C— Se producirá una pérdida a una velocidad aerodinámica indicada más alta debido a la mayor descarga en el elevador.
Una aeronave se carga con el CG en el límite de popa. ¿Cuáles son las características de rendimiento en comparación con el CG en el límite de avance?	2	A— El CG de popa proporciona la mayor velocidad de pérdida y velocidad de crucero.	B— El CG de popa proporciona la velocidad de pérdida más baja, la velocidad de crucero más alta y la menor estabilidad.	C— La velocidad de crucero es menor debido a que se requiere más resistencia inducida creada por el elevador o estabilizador para proporcionar más sustentación con un CG de popa.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
A medida que el CG se mueve hacia atrás, un avión se convierte en	1	A— menos estable y menos controlable.	B: menos estable, pero más fácil de controlar.	C: más estable y controlable siempre que no se exceda el CG de popa.
A medida que se cambia la ubicación del CG, la recuperación de un puesto 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.
¿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 — popa, 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.
La velocidad de pérdida de una aeronave será mayor cuando la aeronave esté cargada con un	3	A: alto peso bruto y CG en popa.	B: peso bruto reducido y CG delantero.	C: alto peso bruto y CG adelantado.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Si el CG de una aeronave se mueve desde el límite de popa hasta más allá del límite de proa, ¿cómo afectará la velocidad de crucero y de pérdida?	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— Disminuya la velocidad de crucero y aumente la velocidad de pérdida.
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 pérdida más altas y más estabilidad longitudinal.	C: fuerzas de control del ascensor muy ligeras que facilitan la sobrecarga inadvertida de la aeronave.
¿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 aerodinámica 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.
¿Bajo qué condición es más crítico un GC adelantado?	2	A— En el despegue.	B— Al aterrizar.	C— Cuando está en una actitud inusual.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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
(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.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
(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.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 36.) Determine la condición del avión: Piloto y copiloto .... 400 libras Pasajeros - posición de popa ..... 240 lb Equipaje .... 20 libras Combustible .... 75 galones	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.
(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
(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**
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.
¿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
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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 Límite de CG en popa ..... Estación 80.5	3	A— 70,0 libras.	B— 69,5 libras.	C: 35,9 libras.
¿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 - 7 7. 9.
¿Cuál sería la nueva ubicación del CG si se añadieran 135 libras de peso en la estación 109.0? Peso total .... 2,340 libras Ubicación CG ..... Estación 103.0	1	A— Estación 103.3.	B— Estación 104.2.	C— Estación 109.3.
¿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**
. ¿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.
¿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.
¿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.
¿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	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**
..... Estación 118.0				
¿En qué parte de la atmósfera ocurre la mayor parte del tiempo?	2	A— Tropopausa.	B— Troposfera.	C— Estratosfera.
¿Cuál es la principal fuerza impulsora del clima en la Tierra?	1	A— El sol.	B— Coriolis.	C— Rotación de la Tierra.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La tasa de caída promedio 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.
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una inversión de superficie puede	2	A— indica la posibilidad de ráfagas de viento.	B— produce mala visibilidad.	C— significa una masa de aire inestable.
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.
¿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 mala 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.
Un altímetro indica 1.850 pies MSL cuando se establece en 30.18. ¿Cuál es la altitud de presión aproximada?	1	A— 1,590 pies.	B— 1.824 pies.	C— 2,110 pies.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una aeronave está volando a una potencia constante y una altitud indicada constante. Si la temperatura del aire exterior (OAT) aumenta, la velocidad	2	A— aumenta y la altitud verdadera disminuirá.	B— aumenta y la altitud real aumentará.	C— disminuirá y la altitud real aumentará.
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.
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.
La altitud de densidad se puede determinar corrigiendo	2	A— altitud real para temperatura no estándar.	B— altitud de presión para temperatura no estándar.	C— altitud indicada para variaciones de temperatura

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué causa el viento?	2	A— Fuerza de Coriolis.	B— Diferencias de presión.	C— La rotación de la Tierra
El flujo de viento alrededor de una presión baja es	1	A— ciclónico.	B— adiabático.	C— anticiclónico.
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.
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 de un alto y al norte de un bajo.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
¿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 o canal de baja presión es un área de aire ascendente.	C— Un área de alta presión es una depresión de aire descendente.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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— Duchas.	C— Nubosidad.
Las serpentinas de precipitación que se arrastran 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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué tipo de precipitación suele indicar lluvia helada en altitudes más altas?	3	A- Nieve	B— Salve.	C— Gránulos de hielo.
¿A partir de qué medida de la atmósfera se puede determinar la estabilidad?	1	A— Tasa de lapso ambiental.	B— Presión atmosférica.	C— Diferencia entre temperatura estándar y temperatura superficial.
La formación de nubes predominantemente estratiformes o predominantemente cumuliformes depende de la	2	A- fuente de sustentación.	B— estabilidad del aire que se eleva.	C: porcentaje del contenido de humedad del aire que se eleva.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una característica del aire estable?	2	A— Excelente visibilidad.	B— Visibilidad restringida.	C— Precipitación tipo lluvia.
¿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.
¿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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
(Refiérase a la Figura 2.) ¿Sobre qué área esperaría encontrar techos que consisten en posibles obstrucciones del terreno y condiciones IFR?	3	A— H.	B - F.	C— G.
(Refiérase a la Figura 2A.) Para propósitos generales de planificación de vuelo, ¿qué ruta esperaría tener principalmente condiciones VFR?	2	A— O para L.	B— O para C.	C— para N.
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	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**
aire húmedo, que es más fría que la superficie sobre la que pasa?				
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.
¿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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
¿Cuál es una característica típica de una masa de aire estable?	3	A— Nubes cumuliformes.	B— Precipitación lluviosa.	C— Precipitación continua.
Una masa de aire húmedo y cálido que se enfría desde abajo se caracteriza, en parte, por	1	A— aire suave.	B— nubes cumuliformes.	C— chubascos y tormentas eléctricas.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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: convertirse 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.
¿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 que adelanta.	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.
Considere las siguientes afirmaciones sobre las olas de las montañas: 1. Las olas de las montañas siempre se desarrollan en una serie en el lado de ceñida (barlovento) de las crestas de las montañas. 2. En una ola de montaña, el aire desciende bruscamente inmediatamente hacia el lado de sotavento de una cresta, antes de subir y bajar en	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**
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 ola típica, la mayor amplitud rara vez supera los 1,000 pies por encima de la elevación de la cresta de la cresta. De las afirmaciones anteriores, seleccione las que sean verdaderas.				
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 de sotavento cuando vuela con el viento.	B— lado de sotavento cuando vuela contra el viento.	C: lado de barlovento cuando vuela contra el viento.
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.
¿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**
¿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.
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.
¿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.
(Consulte la Figura 13A.) ¿En qué región esperaría encontrar las mayores intensidades de turbulencia?	1	A— Región central de los EE. UU.	B— Sudeste de EE. UU.	C— Noroeste de EE. UU.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
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.
Durante un vuelo IFR a campo traviesa, recogió escarcha que estima tiene 1/2 "de espesor en el borde de ataque de las alas. Ahora se encuentra debajo de las nubes a 2000 pies AGL y se acerca a su aeropuerto de destino debajo 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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es una consideración operacional con respecto al engelamiento 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.
(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— glaseado ligero.
¿Cuáles son los requisitos mínimos para la formación de una tormenta eléctrica?	2	A— Suficiente humedad y acción lifting.	B— Humedad suficiente, velocidad de caída inestable y acción de elevación.	C— Elevados cúmulos, suficiente humedad y una zona frontal.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
¿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.
¿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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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:	1	A— 2, 4 y 5.	B— 1, 2 y 3.	C— 1, 2, 4 y 5.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El granizo, un peligro durante el vuelo, es más probable que esté asociado con	3	A— cúmulos.	B— nubes estratocúmulos.	C— nubes cumulonimbus.
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.
Una condición necesaria para la formación de niebla es	3	A— aire tranquilo.	B— humedad visible.	C— alta humedad relativa.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
¿Qué peligro en vuelo se asocia más comúnmente con los frentes cálidos?	1	A— Niebla de tierra.	B— Niebla de advección.	C— Niebla inducida por precipitaciones.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
Los patrones de circulación convectiva asociados con la brisa marina son causados por	1	A— la tierra absorbe e irradia calor más rápido que el agua.	B— aire cálido y menos denso que se mueve tierra adentro desde sobre el agua, lo que hace que suba.	C: aire frío y menos denso que se mueve tierra adentro desde el agua, lo que hace que suba.
Seleccione el enunciado verdadero sobre térmicas.	1	A— Las térmicas fuertes han aumentado proporcionalmente el hundimiento en el aire entre ellas.	B— Las térmicas no se desarrollarán a menos que los rayos del sol golpeen la Tierra en un ángulo vertical.	C— Una térmica permanece invariablemente directamente sobre el área de la superficie a partir de la cual se desarrolló.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una de las mejores indicaciones visuales de una térmica es una	1	A— Cúmulo de nubes lisas con una base cóncava.	B— cielo roto a nublado con cúmulos.	C: cúmulo de nubes fragmentadas de base cóncava.
¿Cuál es la verdad con respecto al desarrollo de la circulación convectiva?	1	A— El aire frío debe hundirse para forzar el aire caliente hacia arriba.	B— El aire caliente es menos denso y se eleva por sí solo.	C— El aire frío que rodea la circulación convectiva se hunde a un ritmo mayor que el que sube el aire más caliente (dentro de la térmica), lo que obliga al aire más caliente a subir.
¿Qué afirmación es verdadera con respecto al efecto de los frentes en las condiciones de vuelo?	3	A— Un frente de movimiento lento proporciona la sustentación más fuerte.	B— Por lo general, existen excelentes condiciones de vuelo en el aire frío delante de un frente cálido.	C— Con frecuencia, el aire detrás de un frente frío proporciona un vuelo excelente durante varios días.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Una precaución importante al volar en un remolino de polvo es	1	A— evite el ojo del vórtice debido a las turbulencias extremas.	B— evite los giros pronunciados en el lado contra el viento para evitar ser arrastrado hacia el vórtice.	C— evite el área despejada en el borde exterior del polvo debido a las fuertes corrientes descendentes.
¿Qué índices térmicos predecirían la mejor probabilidad de buenas condiciones de vuelo?	3	A— +5.	B— -5.	C - -10.
Las condiciones más favorables para la formación de olas en las zonas montañosas son una capa de	2	A— aire inestable a la altura de la cima de la montaña y un viento de al menos 15 a 25 nudos que sopla a través de la cresta.	B— aire estable a la altura de la cima de la montaña y un viento de al menos 15 a 25 nudos que sopla a través de la cresta.	C— aire húmedo e inestable a la altura de la cima de la montaña y un viento de menos de 5 nudos que sopla a través de la cresta.
¿Bajo qué condiciones se puede encontrar suficiente sustentación para volar bajo condiciones climáticas estables?	3	A— Sobre escarpes o acantilados escarpados.	B— En las olas de las montañas que se forman en el lado de las montañas contra el viento.	C— En el lado de barlovento de colinas o crestas con vientos moderados.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 3.) ¿Qué estación informa que el viento está en calma?	1	A— KDAL.	B— KFTW.	C— KTYR.
(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.
(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.
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 de 5/8 de milla hasta seis millas. 5. Las	1	A— 2, 4 y 6.	B— 2, 3 y 5.	C— 1, 2, 5 y 6.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
temperaturas informadas por debajo de cero tendrán el prefijo "-". 6. No existe ninguna disposición para informar sobre oscurecimientos parciales. Seleccione las declaraciones verdaderas.				
(Consulte la Figura 3.) ¿Qué estación informa el techo más bajo?	2	A— KAMA.	B— KFTW.	C— KDAL.
(Refiérase a la Figura 3.) La temperatura / punto de rocío en KAUS es	1	A— 4 ° C.	B - 4 ° F.	C: 7 ° C.
(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**
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.
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.
¿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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 4). La intensidad de la turbulencia notificada 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— luz de 5.500 pies a 7.200 pies.
(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.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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).
(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
(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.
La visibilidad vertical se muestra en los informes Terminal Aerodrome Forecasts (TAF) cuando el cielo está	2	A— nublado.	B— oscurecido.	C— parcialmente oscurecido.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando la visibilidad es superior a 6 SM en un TAF, se expresa como	2	A— 6PSM.	B— P6SM.	C— 6SMP.
¿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.
(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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
(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.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué aviso en vuelo contendría información sobre engelamiento severo?	2	A - PI R EP.	B— SIGMET.	C— SIGMET CONVECTIVO.
¿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.
¿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 pulgada o nubes en forma de embudo.	C— Tormentas eléctricas incrustadas, líneas de tormentas eléctricas y tormentas eléctricas con granizo o tornados de 3/4 de pulgada.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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
¿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.
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?	2	A— Análisis de 850 milibares	B— Análisis de 700 milibares.	C— Análisis de 500 milibares.
(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?	1	A— 6 a 10.	B— 10 a 50.	C— 50 a 90.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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	3	A- POSIBLE.	B - MDT.	C - SLGT.
(Consulte la Figura 16.) Las cimas de eco sobre el norte de Indiana en el pronóstico del tiempo convectivo son	1	A— 50.000 pies.	B— 35.000 pies.	C— 45.000 pies.
(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.
¿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

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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 3 6 0 °.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
¿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.
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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
(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.
(Consulte la Figura 44.) Un avión despega 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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
(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.
(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.
(Consulte la Figura 44.) Un avión despega 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

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
(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.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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).
(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.
(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
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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
(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.
(Consulte la Figura 46.) ¿Cuándo se requieren comunicaciones de radio bidireccionales en un vuelo desde el aeropuerto de Gnoss (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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 46.) Mientras está en un vuelo desde el aeropuerto de Livermore (área 5) al aeropuerto de Gnoss (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.
(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.
(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
(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**
(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.
(Consulte la Figura 46.) ¿Qué indica la figura 2 4 (área 3)?	1	A— Cifra de elevación máxima para ese cuadrilátero.	B— Altitud mínima segura al acercarse a San Francisco.	C— Altura sobre el suelo de la obstrucción más alta para ese cuadrilátero.
(Consulte la Figura 46.) Un avión despega del aeropuerto de Gnoss (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.
(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**
(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.
(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.
(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.
DADO: Camino de salida ..... recto 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 aérea	2	A: 20 NM y 1047 DST.	B— 23 NM y 1044 DST.	C: 25 NM y 1047 DST.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
.... 125 nudos Ritmo de ascenso ..... .500 pies / min ¿Cuál sería la distancia y el tiempo para alcanzar los 8.500 pies MSL?				
DADO: Camino de salida ..... recto 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 aérea .... 130 nudos Ritmo de ascenso ..... .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.
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	3	A— 1033 local.	B— 1031 local.	C— 1029 local.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Temperatura ambiente ..... + 05 ° C Velocidad aerodinámica indicada ..... 110 nudos				
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.
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 velocidad aproximada sobre el suelo y la cantidad de combustible consumida?	2	A— 132 nudos; 28,9 galones.	B— 120 nudos; 31,7 galones.	C— 115 nudos; 33,1 galones.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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 magnético y la velocidad terrestre serían aproximadamente	1	A— 323 ° y 177 nudos.	B— 332 ° y 166 nudos.	C— 340 ° y 177 nudos.
DADO: Curso verdadero .... 238 ° Variación .... 3 ° W Velocidad aerodinámica indicada ..... 160 kts Temperatura ambiente .....- 15 ° C Altitud	2	A— 224 ° y 171 nudos.	B— 233 ° y 171 nudos.	C— 241 ° y 178 nudos.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
de presión ..... 8.500 pies Pronóstico de viento ..... 160 ° a 25 kts En estas condiciones, el rumbo magnético y la velocidad terrestre serían aproximadamente				
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
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
¿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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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 lejos se puede volar un avión con VFR nocturno?	1	A— 189 NM.	B— 224 NM.	C: 294 NM.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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. 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	3	A— 162 nudos.	B— 140 nudos.	C— 128 nudos.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
aproximadamente				
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. 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 .... 088 ° La velocidad aerodinámica indicada requerida sería aproximadamente	2	A— 138 nudos.	B— 143 nudos.	C— 162 nudos.
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 °.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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 °.
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 °.
(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.
(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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
(Consulte la Figura 42.) ¿Qué indicación OMNI recibiría para la aeronave 8?	3	A. T	B - V.	C— W.
(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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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 ° DESDE.	B— 180 ° TO.	C— 360 ° TO.
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 ° HACIA, 270 ° DESDE.	B— 180 ° DESDE, 360 ° HACIA.	C— 180 ° A, 360 ° DESDE
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
¿Qué distancia suele mostrar un indicador DME?	2	A— Distancia de rango inclinado en millas terrestres.	B— Distancia de alcance oblicuo en millas náuticas.	C— La distancia desde la aeronave hasta un punto a la misma altitud directamente sobre el VORTAC.
¿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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿En qué tipo de espacio aéreo están prohibidos los vuelos VFR?	1	A— Clase A.	B— Clase B.	C— Clase C.
Cuando 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.
¿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 viajan solos están autorizados a volar en el espacio aéreo de Clase B si cumplen con ciertos requisitos.
¿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 bidireccionales y transpondedor con altímetro codificador.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
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— póngase en contacto con ATC tan pronto como sea posible después del despegue.	C— obtener la aprobación previa de ATC antes del despegue en el aeropuerto.
(Consulte la Figura 47.) ¿Cuál es el radio del área del estante (círculo A)?	2	A— 5 millas.	B— 10 millas.	C— 15 millas.
(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**
(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.
(Consulte la Figura 47.) ¿Cuál es el radio normal del área exterior (área B)?	2	A— 10 NM.	B— 20 NM.	C: 25 NM.
¿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.
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 automática de altitud y en comunicación con la instalación ATC

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
				responsable.
¿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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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 meteorológico o un sistema meteorológico 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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Las figuras públicas están protegidas por	3	A— espacio aéreo de uso especial.	B— áreas prohibidas.	C— restricción temporal de vuelo.
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
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.
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.
(Consulte la Figura 47.) El espacio aéreo Clase C generalmente se extiende hasta	1	A— 3,000 pies MSL.	B— 3,000 pies sobre el aeropuerto.	C— 4000 pies sobre el aeropuerto.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(Consulte la Figura 55.) ¿Cuál es la elevación del Cowboy VORTAC?	2	A— 287 pies MSL.	B— 450 pies MSL.	C— 660 pies MSL.
(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 - 12 7. 2 5.	C— 122,95.
(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 pendiente 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.
(Consulte la Figura 55.) ¿A qué hora del día cierra la torre en Dallas Executive?	3	A— 0330Z.	B - 1400Z.	C— 2100 local.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La información sobre los sitios de salto en paracaídas se puede encontrar en el	2	A— NOTAM.	B— Suplementos de gráficos de EE. UU.	C— Avisos gráficos y datos complementarios.
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).
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).
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
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— pista de tierra.	C— rumbo magnético.
¿Qué código de transpondedor no debería utilizar nunca el piloto de una aeronave civil?	2	A— 7500.	B— 7600.	C— 7777.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La frecuencia UNICOM en los aeropuertos con torre de control es	2	A— 123,0.	B— 122,95.	C— 122,8
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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 de dos picos.
¿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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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
¿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.
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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
¿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.
¿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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
¿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.
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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
(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).
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.
(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— mano izquierda para Rwy 35 y mano derecha para Rwy 17.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
(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.
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.
. ¿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.
¿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**
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.
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.
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
¿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**
. ¿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.
¿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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Qué es la velocidad V 2?	2	A— Velocidad mínima de despegue.	B— Velocidad de seguridad de despegue.	C— Velocidad de decisión de despegue.
¿Cuál es la abreviatura de velocidad mínima controlable?	1	A— V S.	B— V MC.	C— V A.
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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
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.
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				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
¿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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
¿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.
¿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 solitario y que el instructor encontró al

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
			competente para realizar un vuelo en solitario seguro.	solicitante competente para realizar un vuelo seguro en esa aeronave.
¿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.
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**
¿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.
¿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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
¿Cuándo se requiere que un piloto recreativo lleve un libro de registro con el endoso requerido?	2	A— Al volar durante las horas comprendidas entre el amanecer y el atardecer.	B— En todos los vuelos cuando se desempeña como piloto al mando.	C— Cualquier vuelo hasta 50 millas del aeropuerto en el que se recibió la instrucción.
Un piloto recreativo con menos de 400 horas de tiempo de luz no puede actuar como piloto al mando a menos que el piloto haya	2	A— tiempo registrado de piloto al mando en los últimos 90 días.	B— tiempo registrado de piloto al mando en los últimos 180 días.	C— recibió instrucción de vuelo de un instructor que certifica que el piloto es competente para realizar vuelos más allá de las 50 millas.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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, su estudiante debe haber registrado al menos 3 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".
Su 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.
¿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.
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".

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿Cuál es la edad mínima requerida para ser elegible para un certificado de piloto comercial?	2	A - 17.	B— 18.	C— 21.
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.
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.
Para respaldar a un estudiante piloto para los privilegios de cross-country en solitario, se requiere que un instructor, en parte, tenga	2	A— le dio a ese estudiante el entrenamiento requerido en vuelo a campo traviesa y verificó la planificación del vuelo.	B— determinó que la preparación, la planificación y los procedimientos del estudiante son adecuados para el vuelo propuesto en las condiciones existentes.	C— garantía de otro instructor de que el estudiante está preparado para realizar el vuelo de forma segura en las condiciones actuales.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Para respaldar el diario de vuelo de un estudiante piloto para un vuelo en solitario, se requiere que un instructor, en parte, tenga	2	A— dado el entrenamiento de vuelo a campo traviesa de ese estudiante.	B— dado que el estudiante tiene entrenamiento de vuelo en el tipo de aeronave involucrada.	C— al menos 5 horas de experiencia como piloto al mando en la aeronave involucrada.
El certificado de instructor de vuelo, con habilitaciones de instrumentos y motores múltiples, expira. Como CFI 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.
¿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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
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.
Una revisión de vuelo consistirá en	1	A— un mínimo de 1 hora de entrenamiento en tierra y 1 hora de entrenamiento ligero.	B— al menos 1 hora de tiempo de vuelo para incluir al menos tres despegues y aterrizajes.	C— tres despegues y aterrizajes y una revisión de aquellas maniobras necesarias para que el piloto demuestre las atribuciones apropiadas del piloto.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
Para operar una aeronave en un vuelo en solitario dentro del espacio aéreo de Clase B, un estudiante debe tener un endoso de libro de registro que demuestre que ha	2	A— recibió instrucción de vuelo de cualquier instructor de vuelo autorizado sobre cómo operar dentro del espacio aéreo de Clase B.	B— recibió instrucción en tierra e instrucción de vuelo en ese espacio aéreo específico para el cual está autorizado el vuelo en solitario.	C— dentro de los 90 días anteriores, cualquier instructor de vuelo que tenga conocimiento de la experiencia del estudiante en ese espacio aéreo específico lo ha considerado competente.
¿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**
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.
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.
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 el cuaderno de 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**
¿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.
¿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.
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
Si todos los incrementos para una prueba práctica para un certificado o calificación no se completan en una fecha, todos los incrementos restantes deben completarse satisfactoriamente a más tardar	3	A— 90 días a partir de la fecha de la prueba.	B— 120 días a partir de la fecha de la prueba.	C— 60 días a partir de la fecha de la prueba.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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 para ambos pilotos de manera normal.
Su 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 febrero.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.
¿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**
Un aspirante a instructor de vuelo debe demostrar giros en un avión o planeador cuando	2	A— se está dando la prueba práctica para la certificación inicial.	B— ser reexaminado por deficiencias en el dominio de la instrucción en la conciencia de pérdida o giros demostrados durante una prueba inicial.	C— el avión o planeador que se utilizará para la prueba práctica está certificado para giros y el solicitante está recibiendo una prueba práctica inicial.
¿Quién es responsable de administrar la prueba de conocimientos requerida a un estudiante piloto antes de un vuelo en solitario?	1	A— El instructor autorizado del estudiante.	B— Cualquier instructor de tierra certificado.	C— Cualquier instructor de vuelo certificado.
¿Qué materias se deben cubrir en la prueba de conocimientos pre 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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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 rueda de cola, solo -motor de tierra. 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.
¿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.
¿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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando una aeronave vuela sobre el agua, ¿bajo qué circunstancias debe estar disponible para cada ocupante un equipo de flotación aprobado?	3	A: de noche y más allá de la distancia de deslizamiento desde la costa.	B — Siempre que la aeronave se encuentre más allá de la distancia de planeo desde la costa con el motor apagado.	C — Cuando se opera por contrato más allá de la distancia de deslizamiento desde la costa.
¿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 momento durante el movimiento en la superficie.	B— El piloto al mando debe asegurarse de que cada persona a bordo de una aeronave esté informada sobre cómo abrocharse y desabrocharse los cinturones de seguridad.	C— Los pasajeros deben mantener abrochados los cinturones de seguridad en todo momento durante el movimiento en la superficie, pero el uso de arneses para hombros es opcional.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
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.
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.
¿Cuándo debe cada ocupante de una aeronave usar un paracaídas aprobado?	3	A— Al volar sobre el agua más allá de la distancia de deslizamiento hasta la orilla.	B— Al practicar giros u otras maniobras de vuelo para cualquier certificado o habilitación.	C— Cuando se realiza una maniobra intencional que excede los 30 ° nariz arriba o nariz abajo con respecto al horizonte.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un piloto de un avión terrestre multimotor planea practicar procedimientos IFR bajo un capó 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.
¿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 velocidad de crucero normal.
¿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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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).
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).
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— enumere el equipo que puede estar inoperativo y aún así no afectar la aeronavegabilidad de una aeronave.	C— enumere el equipo mínimo que debe instalarse en todas las aeronaves según lo exigen las directivas de aeronavegabilidad.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
La autorización para la aprobación de una lista de equipo mínimo (MEL) debe obtenerse del	2	A— Administrador.	B— Autoridad de Aviacion Civil AAC	C— fabricante de aeronaves.
¿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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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 anticolisión rojas o blancas de aviación encendidas
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
¿Qué equipo se requiere para las aeronaves a motor durante los vuelos nocturnos VFR?	1	A— Brújula magnética.	B— Altímetro sensible y luz de aterrizaje.	C— Equipo de comunicaciones por radio VHF.
¿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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
¿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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Un avión y un dirigible están convergiendo. Si el dirigible se encuentra a la izquierda de la posición del avión, ¿qué avión tiene el derecho de paso?	1	A— La aeronave.	B— El avión.	C— Cada uno debe cambiar de rumbo hacia la derecha.
¿Una aeronave tiene el derecho de paso sobre qué aeronave?	2	A— Planeador.	B— Gyroplane.	C— Aeronave que remolca a otra aeronave.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.	C— 1,000 pies de la estructura.
¿Qué tipo de velocidad aerodinámica 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
¿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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
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.
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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
¿Cuál es el requisito de edad mínima para el solicitante que busca un Certificado de estudiante piloto limitado a las operaciones de autogiro?	2	A— 14 años.	B— 16 años.	C— 18 años.
¿Cuánto tiempo en solitario en un autogiro se requiere para ser elegible para un Certificado de Piloto Privado con una habilitación de autogiro?	1	A— 10 horas.	B— 15 horas.	C— 20 horas.
Como piloto, ¿cuánto tiempo de vuelo en autogiro debe tener un solicitante para un certificado de piloto comercial con habilitación de autogiro?	3	A— 150 horas.	B— 100 horas.	C— 25 horas.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
¿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.
¿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.
¿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 traviesa.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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".

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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 de la situación y funcionamiento con reservas de combustible inadecuadas.	C— Deficiencias en el desempeño debido al estrés de factores humanos como fatiga, enfermedad o problemas emocionales.
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 inventario de actitudes peligrosas.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
A todos los pilotos les ocurren actitudes peligrosas en algún grado 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.
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.
¿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 corríjalo indicando el antídoto correspondiente.	C— Evite que se desarrolle este pensamiento peligroso.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
El Comportamiento 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.
¿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.
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.
Si una persona ha practicado buceo con escafandra autónoma 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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Durante un ascenso a 18.000 pies, el porcentaje de oxígeno en la atmósfera	3	A— aumenta.	B— disminuye.	C— sigue siendo el mismo.
¿Qué afirmación sobre la hipoxia es verdadera?	1	A— La beligerancia o una 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.
¿Qué cambio físico ocurriría con mayor probabilidad a los ocupantes de una aeronave sin presión que vuele 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.
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

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
La hipoxia anémica tiene los mismos síntomas que la hipoxia hipóxica, pero con mayor frecuencia es el resultado de	2	A— mala circulación sanguínea.	B— un colector de escape con fugas.	C— consumo de alcohol o drogas antes del vuelo.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
¿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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
¿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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
¿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.
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.
¿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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
¿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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Antes de que un estudiante pueda concentrarse en aprender, cuáles necesidades humanas deberán ser satisfechas?	2	A- Seguridad personal	B- Física	C- Protección
Después de que los individuos están físicamente confortables 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.
Cuál de las necesidades humanas del estudiante ofrecen grandes retos al instructor?	3	A- Social	B- Egoísta	C- Auto-realización
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
Cuando un estudiante hace preguntas irrelevantes o rehusa 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.
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.
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.

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
Cuando los estudiantes despliegan el mecanismo de defensa llamado agresión, ellos	2	A- se muestran visiblemente enojados, indispuestos e infantiles.	B- Pueden rehusar ha participar en actividades de clase.	C- tratan de justificar acciones haciendo numerosas preguntas.
Cuando un estudiante se ocupa de soñar de día, es el mecanismo de defensa de	1	A- vuelo.	B- fantasía.	C- Evasión.
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.
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

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
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.
La confianza del estudiante tiende ha ser destruida si los instructores	1	A- alardean cada vez 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.
¿Qué es lo que resulta generalmente de una velocidad excesiva en la aproximación final?	2	A- Rebote.	B- Flotación.	C- Ballooning

EXAMEN DE HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO – AVIÓN				
Pregunta	**Correcta**	**1**	**2**	**3**
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.
Muchas colisiones en el aire ocurren durante	2	A- días nublados.	B- Días claros.	C- Noches nubladas.