DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL
SUBDEPARTAMENTO LICENCIAS

Examen Teórico para Obtener o Renovar Licencia de Encargado de Operaciones de Vuelo

(Última actualización: Mayo 2019)

Materia : **AERODINAMICA E.O.V.**

Cantidad de Preguntas : **69**

1.- Si el ángulo de ataque y otros factores permanecen constantes y la velocidad sube al doble, la sustentación será:

A.- La misma.

B.- Dos veces mayor.

C.- Cuatro veces mayor.

2.- ¿Qué velocidad aérea verdadera y ángulo de ataque debiera usarse para generar la misma cantidad de sustentación a medida que aumenta la altitud?

A.- La misma velocidad aérea verdadera y ángulo de ataque.

B.- Una velocidad aérea verdadera mayor para cualquier ángulo de ataque dado.

C.- Una velocidad aérea verdadera menor y un ángulo de ataque mayor.

3.- ¿Qué factores afectan a la velocidad indicada de pérdida de sustentación, (stall)?

A.- Peso, factor de carga y potencia.

B.- Factor de carga, ángulo de ataque y potencia.

C.- Angulo de ataque, peso y densidad del aire.

4.- ¿Cuál es el efecto sobre la resistencia total de un avión en vuelo nivelado si la velocidad baja a un valor menor que la velocidad para máxima L/D?

A.- La resistencia aumenta debido al incremento de la resistencia inducida.

B.- La resistencia aumenta debido al incremento de la resistencia parásita.

C.- La resistencia disminuye debido a una resistencia inducida menor.

5.- ¿Cuál es la relación entre resistencia inducida y resistencia parásita cuando se aumenta el peso?

A.- La resistencia parásita aumenta más que la resistencia inducida.

B.- La resistencia inducida aumenta más que la resistencia parásita.

C.- Ambas resistencias aumentan igual.

6.- Cambiando el ángulo de ataque, el piloto puede controlar:

A.- Sustentación, peso y resistencia.

B.- Sustentación, velocidad y resistencia.

C.- Sustentación y velocidad pero no la resistencia.

7.- ¿Cómo puede un avión producir la misma sustentación estando con efecto de suelo que estando sin efecto de suelo?

A.- Con el mismo ángulo de ataque.

B.- Con un ángulo de ataque menor.

C.- Con un ángulo de ataque mayor.

8.- ¿Qué condición de vuelo debería esperarse cuando el avión sale del efecto de tierra o de suelo?

A.- Un aumento de la resistencia inducida al requerir un mayor ángulo de ataque.

B.- Una disminución de la resistencia parásita que permite un ángulo de ataque menor.

C.- Un aumento de la estabilidad dinámica.

9.- ¿Qué procedimiento se recomienda para una aproximación y aterrizaje con un motor detenido?

A.- La trayectoria de vuelo y los procedimientos deben ser casi idénticos a los de una aproximación y aterrizaje normales.

B.- La altitud y velocidad deben ser considerablemente mayores que las normales a lo largo de la aproximación.

C.- Una aproximación normal, excepto no extender el tren de aterrizaje o flaps hasta estar sobre el umbral de la pista.

10.- ¿Cuál es el motor "crítico" en un avión bimotor?

A.- Aquél con el eje de empuje o tracción más cercano al eje longitudinal del avión.

B.- Aquél que de acuerdo a lo indicado por el fabricante produce mayor empuje o tracción útil.

C.- Aquél con el eje de empuje o tracción más alejado del eje longitudinal del avión.

11.- ¿Bajo qué condición nunca debería practicarse "stalls" en un avión bimotor?

A.- Con un motor inoperativo.

B.- Con potencia de ascenso.

C.- Con full flaps y tren de aterrizaje extendido.

12.- ¿Qué es el factor de carga?

A.- Sustentación multiplicada por peso total.

B.- Sustentación restada al peso total.

C.- Sustentación dividida por peso total.

13.- Si un avión con un peso de 2.000 libras es sometido en vuelo a una carga total de 6.000 libras, su factor de carga será:

A.- 2 G.

B.- 3 G.

C.- 9 G.

14.- ¿De qué factor depende la carga alar durante un viraje nivelado, coordinado y en aire calmo?

A.- Razón de viraje.

B.- Angulo de banqueo (inclinación alar).

C.- Velocidad aérea verdadera.

15.- ¿Cuál es la relación entre la razón de viraje y el radio de viraje en un viraje con ángulo de banqueo (inclinación de alas) constante pero con aumento de la velocidad?

A.- La razón disminuye y el radio aumenta.

B.- La razón aumenta y el radio disminuye.

C.- La razón y el radio aumentan.

16.- ¿Cuál es una característica de la inestabilidad longitudinal?

A.- Oscilaciones de cabeceo que crecen progresivamente.

B.- Oscilaciones de alabeo que crecen progresivamente.

C.- El avión trata constantemente de bajar la nariz (to pitch down).

17.- ¿Qué es estabilidad longitudinal dinámica?

A.- Estabilidad alrededor del eje longitudinal.

B.- Estabilidad alrededor del eje lateral.

C.- Estabilidad alrededor del eje vertical.

18.- ¿Qué reacción debiera esperarse si un avión es cargado de tal manera que su C.G. quede muy cerca del máximo rango trasero permitido?

A.- Lentitud de reacción del control de alerones.

B.- Lentitud de reacción del control de timón de dirección.

C.- Inestabilidad alrededor del eje lateral.

19.- ¿Cuáles son algunas de las características de un avión cargado con el C.G. al límite trasero?

A.- Menor velocidad de pérdida de sustentación (stall), mayor velocidad de crucero y menor estabilidad.

B.- Mayor velocidad de pérdida de sustentación (stall), mayor velocidad de crucero y menor estabilidad.

C.- Menor velocidad de pérdida de sustentación (stall), menor velocidad de crucero y mayor estabilidad.

20.- ¿En qué rango de MACH ocurren generalmente los regímenes de vuelo subsónicos?

A.- Bajo .75 Mach.

B.- De .75 a 1.20 Mach.

C.- De 1.20 a 2.50 Mach.

21.- ¿Cuál es el número Mach de la corriente libre que produce la primera evidencia de flujo sónico local?

A.- Número Mach Supersónico.

B.- Número Mach Transónico.

C.- Número Mach Crítico.

22.- ¿Cuál de los siguientes es considerado control auxiliar de vuelo?

A.- Timón-elevador.

B.- Timón de dirección superior.

C.- Flaps de borde de ataque.

23.- ¿Cuál de los siguientes es considerado control primario de vuelo?

A.- Tabs.

B.- Flaps.

C.- Alerones exteriores.

24.- ¿Cuándo se usan normalmente los alerones interiores?

A.- Solamente en vuelo a baja velocidad.

B.- Solamente en vuelo a alta velocidad.

C.- Tanto en vuelo de baja como de alta velocidad.

25.- ¿Por qué algunos aviones equipados con alerones interiores y exteriores sólo para vuelo a baja velocidad?

A.- El incremento del área de la superficie proporciona mayor control al bajar los flap.

B.- Las cargas aerodinámicas en los alerones exteriores tienden a torcer la punta de las alas a altas velocidades.

C.- Trabar los alerones exteriores en vuelos a alta velocidad proporciona sensibilidad variable en los controles de vuelo.

26.- ¿Cuál es el propósito de los Spoilers?

A.- Aumentar la combadura (camber) del ala.

B.- Reducir la sustentación sin aumentar la velocidad.

C.- Dirigir el flujo sobre la parte superior del ala a grandes ángulos de ataque.

27.- ¿Cuál es el propósito de los ground spoilers?

A.- Reducir la sustentación de las alas durante el aterrizaje.

B.- Ayudar a inclinar las alas al iniciar un viraje.

C.- Aumentar la razón de descenso sin aumentar la velocidad.

28.- ¿Cuál es el propósito de los generadores de vórtices instalados en las alas?

A.- Reducir la resistencia causada por el flujo supersónico sobre porciones del ala.

B.- Incrementar el inicio de la resistencia divergente y ayudar a la efectividad de alerones a alta velocidad.

C.- Romper el flujo sobre el ala de manera que el stall progrese desde la raíz del ala hacia las puntas.

29.- ¿En qué dirección, respecto de la superficie de control primario, se mueve el compensador ajustable (trim tab) del elevador cuando la superficie de control es movida?

A.- En la misma dirección.

B.- En dirección contraria.

C.- Permanece fijo para todas las posiciones.

30.- ¿Cuál es el propósito del compensador ajustable (trim tab) del elevador?

A.- Proporcionar equilibrio horizontal mientras aumenta la velocidad para permitir volar sin tener que tomar los controles.

B.- Ajustar las cargas por velocidad en la cola para diferentes velocidades permitiendo fuerzas neutrales sobre los controles.

C.- Modificar la carga hacia abajo sobre la cola (dawnward tail load), para varias velocidades en vuelo, eliminando presiones en los controles.

31.- ¿En qué dirección, respecto de la superficie de control primario, se mueve el "anti-servo tab"?

A.- En la misma dirección.

B.- En dirección contraria.

C.- Permanece fijo para todas las posiciones

32.- ¿Cuál es la función primaria de los flaps de borde de ataque, en configuración de aterrizaje durante la sentada (flare) previa a tocar la pista?

A.- Impedir la separación del flujo.

B.- Disminuir la razón de descenso.

C.- Aumentar la resistencia de perfil.

33.- ¿Cuál es el propósito de los "slats" de borde de ataque en alas de alta performance?

A.- Disminuir la sustentación a velocidades relativamente bajas.

B.- Mejorar el control de alerones a bajos ángulos de ataque.

C.- Dirigir el aire desde el área de alta presión bajo el borde de ataque hacia la parte superior del ala.

34.- ¿Qué efecto tienen los "slots" de borde de ataque del ala en la performance del avión?

A.- Disminuye la resistencia del perfil.

B.- Cambia el ángulo de ataque de "stall" a un ángulo más alto.

C.- Desacelera la capa límite del extradós.

35.- La resistencia parásita:

A.- Aumenta con la velocidad.

B.- Disminuye con la velocidad.

C.- No es afectada por la velocidad.

36.- La resistencia inducida es:

A.- Directamente proporcional a la velocidad.

B.- Constante.

C.- Inversamente proporcional a la velocidad.

37.- Altitud de presión es:

A.- La indicación que marca un altímetro cuando se ha ajustado a la presión del campo.

B.- La altitud real de acuerdo a ISA.

C.- La indicación que marca un altímetro cuando se ha ajustado a 29.92 pulgadas.

38.- La sustentación producida por un perfil alar es:

A.- La componente de la fuerza paralela a la corriente libre de aire.

B.- La componente de la fuerza perpendicular a la corriente libre de aire.

C.- La componente de la fuerza perpendicular a la cuerda del ala.

39.- El techo de sustentación es la altitud a la que se alcanza el llamado "coffin corner" y es función de:

A.- El ángulo de ataque del avión.

B.- El peso del avión.

C.- El empuje del avión.

40.- La velocidad del sonido:

A.- Permanece inalterable con la altura.

B.- Disminuye con el aumento de la altura.

C.- Aumenta con el aumento de la altura.

41.- Ángulo de ataque es:

A.- El formado por la línea de curvatura media y la cuerda del ala.

B.- El formado por la dirección de la corriente libre de aire y la línea de curvatura media.

C.- El que existe entre la cuerda del ala y la dirección de la corriente libre de aire.

42.- El efecto suelo:

A.- No afecta las características aerodinámicas del avión.

B.- Aumente la resistencia al avance.

C.- Aumenta la sustentación.

43.- El hidroplaneo se produce cuando la pista esta mojada o contaminada. Uno de los aspectos que más influye es:

A.- Grado de rugosidad de la pista.

B.- Espesor de la capa de agua.

C.- Ancho de los neumáticos.

44.- Las cargas a que está sometida un ala, además de las fuerzas aerodinámicas que se desarrollan en ella, dependen de:

A.- El peso propio del ala y peso del fuselaje.

B.- El peso del ala, el peso del fuselaje (estructura y contenido), el peso del combustible y la distribución de éste.

C.- Solamente las fuerzas aerodinámicas y no los pesos estructurales.

45.- El fenómeno conocido como Dutch-Roll:

A.- Se produce cuando el avión tiene una estabilidad lateral pequeña comparada con la estabilidad direccional.

B.- Se produce cuando el avión tiene una estabilidad lateral grande comparada con la estabilidad direccional.

C.- Afecta en menor proporción a los aviones con alas de ángulo flecha.

46.- El agua es un fluido:

A.- Más compresible que el aire.

B.- Menos compresible que el aire.

C.- Incompresible.

47.- La extensión de flaps:

A.- Aumenta considerablemente ángulo de planeo.

B.- Disminuye el ángulo de ataque.

C.- Aumenta considerablemente el CL max .

48.- La altitud de presión que marca un altímetro cuando se ha reglado a nivel del mar con 29.92 pulgadas de Hg o 1013 hPa:

A.- Será igual a la altitud real.

B.- Será distinta a la altitud real.

C.- Rara vez coincidirá con la altitud real.

49.- Si a una altitud dada, la temperatura es superior a la estándar, la densidad será:

A.- Inferior a la Densidad Tipo.

B.- Superior a la Densidad Tipo.

C.- La Densidad Tipo no será afectada.

50.- Si a una altitud dada, con el altímetro ajustado a 29.92, la temperatura de la atmósfera es menor que la de la Atmósfera Tipo, el altímetro indicará:

A.- Una altitud mayor que la real.

B.- Una altitud inferior a la real.

C.- La temperatura no afecta al altímetro.

51.- La velocidad del sonido:

A.- Disminuye si la temperatura disminuye.

B.- Disminuye si la temperatura aumenta.

C.- La temperatura no afecta a la velocidad del sonido.

52.- La resistencia parásita se puede definir como aquella parte dela resistencia que:

A.- No está relacionada con la resistencia estructural.

B.- Contribuye a originar sustentación.

C.- No contribuye a originar sustentación.

53.- Con un aumento del ángulo de ataque, el centro de presiones:

A.- Se moverá hacia atrás.

B.- No se moverá.

C.- Se moverá hacia delante.

54.- La velocidad a la que comienza a ocurrir el hidroplaneo depende de:

A.- Peso del avión.

B.- Presión de los neumáticos.

C.- Velocidad de aterrizaje.

55.- El método más efectivo para detener un avión afectado por hidroplaneo es:

A.- Aplicar full frenado.

B.- Uso de reversos.

C.- Sólo usar spoilers.

56.- La fórmula para calcular la resistencia total es:

A.- D = CL * ½ ??*?V2 * S

B.- D = CL * q * S

C.- D = CD * q * S

57.- La resistencia de fricción es producida por:

A.- La corriente de aire que se produce en la punta del ala desde el intradós al extradós.

B.- La fuerza de rozamiento que se produce entre las diferentes capas que conforman la capa límite.

C.- El impacto de la corriente libre en el borde de ataque del ala.

58.- La altitud de densidad:

A.- Es igual a la altitud real cuando la atmósfera sea la tipo (estándar).

B.- Es mayor a menor temperatura.

C.- No depende de la temperatura; sólo de la humedad atmosférica.

59.- El número Mach es:

A.- Igual a la velocidad del sonido dividida por la velocidad de la corriente libre de aire.

B.- Igual a la velocidad de la corriente libre de aire dividida por la velocidad del sonido.

C.- Igual a la velocidad del sonido dividida por la temperatura del aire al nivel de vuelo.

60.- El punto donde efectivamente está aplicada la sustentación en un ala, se denomina:

A.- Centro efectivo de la sustentación.

B.- Centro aerodinámico.

C.- Centro de presión.

61.- Cuerda media es....

A.- aquella que multiplicada por la envergadura da como resultado la superficie del ala.

B.- la distancia entre el borde de ataque y el borde de fuga, medida en la mitad del ala.

C.- la distancia del espesor máximo de un perfil de ala.

62.- La resistencia inducida.....

A.- está relacionada con el coeficiente de sustentación de un ala.

B.- está relacionada con el coeficiente de fricción de un ala

C.- es producto de la placa plana equivalente o coeficiente de resistencia al avance de una aeronave.

63.- El Dutch Roll, o balanceo del holandés, se origina cuando:

A.- Existe en el avión un gran efecto del diedro (mucha estabilidad lateral) junto con poco plano vertical de cola.

B.- Existe en el avión pequeño efecto diedro junto con poco plano vertical de cola.

C.- Existe en el avión mucho ángulo flecha y mucho plano vertical de cola.

64.- El sistema creado, entre otros, para evitar el Dutch Roll (balanceo del holandés) se conoce como:

A.- Spoilers.

B.- Buffet Dumper.

C.- Yaw Damper.

65.- Se estima que un avión ha alcanzado su "techo de servicio" cuando su máxima razón de ascenso no es mayor de:

A.- 300 pies por minuto.

B.- 200 pies por minuto.

C.- 100 pies por minuto.

66.- La mínima velocidad a que un avión es capaz de despegar las ruedas del suelo y seguir volando, y que es algo mayor que la velocidad de pérdida, se conoce por la abreviatura:

A.- V2

B.- VMU

C.- VR

67.- La velocidad segura de despegue y ascenso inicial, y que se debe alcanzar antes de los 35 pies sobre la pista, se identifica por la abreviatura:

A.- V2

B.- VMU

C.- VR

68.- El aviso de pérdida (stall) conocido como "stick shaker", ocurre a aproximadamente:

A.- Un 7% sobre la velocidad de stall.

B.- Un 15% sobre la velocidad de stall.

C.- Un 30 % sobre la velocidad de stall.

69.- Existen varios tipos de hidroplaneo y en este fenómeno intervienen diversos parámetros, pero la velocidad a que comienza a producirse el hidroplaneo depende de:

A.- La presión de inflado del neumático.

B.- La velocidad de rotación del neumático.

C.- La raíz cuadrada del espesor de la película de agua sobre la cual se produce el hidroplaneo medida en milímetros.

Materia : **METEOROLOGIA E.O.V.**

Cantidad de Preguntas : **107**

1.- ¿Cuál es la causa principal de todos los cambios meteorológicos sobre la Tierra?

A.- Las variaciones de la energía solar en la superficie de la Tierra.

B.- Los cambios de la presión del aire sobre la superficie de la Tierra.

C.- El movimiento de las masas de aire desde las áreas húmedas hacia las áreas secas.

2.- ¿Cuál es el movimiento característico del aire en una zona de alta presión?

A.- Ascender desde la alta en la superficie hacia presiones menores en las mayores altitudes.

B.- Descender hacia la superficie y luego desplazarse hacia fuera de la alta.

C.- Salir de la alta en niveles superiores y entrar en la alta en la superficie.

3.- ¿En qué ubicación la fuerza de Coriolis tiene menos efecto en la dirección del viento?:

A.- En los polos.

B.- En latitudes medias (30º a 60º).

C.- En el Ecuador

4.- La troposfera se caracteriza por:

A.- Contener toda la humedad de la atmósfera.

B.- Tener, en general, una disminución de temperatura a medida que la altura aumenta.

C.- Tener una altura promedio, en su parte más alta, de 10 kilómetros (6 millas).

5.- ¿Qué característica se asocia con la tropopausa?

A.- Ausencia de viento y turbulencia.

B.- Ser el límite superior absoluto de toda formación nubosa.

C.- Cambio brusco en el gradiente vertical de temperatura.

6.- ¿Cuál de estos lugares es la ubicación común para inversiones de temperatura?

A.- La tropopausa.

B.- La estratosfera.

C.- La base de una nube de tipo cúmulo.

7.- Las corrientes de chorro (jetstreams) normalmente se ubican en:

A.- La estratosfera, en regiones de presiones muy bajas.

B.- En la tropopausa , donde hay intensos gradientes de temperatura.

C.- En una sola y continua banda rodeando la Tierra, y donde se produce un quiebre entre la tropopausa ecuatorial y la tropopausa polar.

8.- Los vientos máximos asociados al jetstream generalmente ocurren en:

A.- Las vecindades de los quiebres de la tropopausa en la lado polar del núcleo del jet.

B.- Bajo el núcleo del Jet donde se ubica una larga y recta franja del jetstream.

C.- En el lado ecuatorial del jetstream, donde la humedad ha formado nubes del tipo cirros.

9.- ¿Qué término describe la elongación de una baja presión?

A.- Vaguada o trough.

B.- Cuña o ridge.

C.- Huracán o tifón.

10.- ¿Qué caracteriza un frente estacionario?

A.- La superficie del frente cálido se mueve a la mitad de la velocidad de la superficie del frente frío.

B.- El tiempo asociado es una combinación de las condiciones extremas del frente frío y del frente cálido.

C.- Los vientos de superficie tienden a soplar paralelos a la zona frontal.

11.- ¿Qué evento generalmente ocurre en el hemisferio sur después que una aeronave cruza un frente frío hacia el aire frío?.

A.- La diferencia entre la temperatura ambiente y la temperatura del punto de rocío disminuye.

B.- La dirección del viento cambia hacia la derecha.

C.- La presión atmosférica aumenta.

12.- ¿Qué tipo de cambios en el tiempo se puede esperar en una zona de frontolisis:

A.- El tiempo frontal se intensificará.

B.- El frente se disipará.

C.- El frente se moverá a una velocidad mayor.

13.- ¿Qué factor atmosférico causa el movimiento rápido de los frentes en superficie?

A.- Vientos de altura que soplen a través del frente.

B.- Una baja en altura ubicada exactamente sobre la baja de superficie.

C.- El frente frío cuando alcanza y eleva al frente cálido.

14.- ¿Bajo qué condiciones meteorológicas se pueden formar ondas frontales y áreas de baja presión?

A.- En frentes cálidos o frentes ocluidos.

B.- En frentes fríos de movimiento lento o frentes estacionarios.

C.- En oclusiones de frente frío.

15.- ¿Dónde está la ubicación normal de un jetstream con relación a las bajas en superficie y los frentes?

A.- El jetstream se ubica al Norte de los sistemas de superficie.

B.- El jetstream se ubica al Sur de la baja y frente caliente

C.- El jetstream se ubica sobre la baja y cruza a ambos: al frente caliente y al frente frío.

16.- ¿Qué término se utiliza cuando la temperatura del aire cambia por compresión o expansión, sin que se haya agregado o quitado calor?

A.- Katabático.

B.- Advección.

C.- Adiabático.

17.- ¿Qué proceso causa el enfriamiento adiabático?

A.- Expansión del aire a medida que éste sube.

B.- Movimiento del aire sobre una superficie más fría.

C.- La liberación de calor latente durante el proceso de vaporización.

18.- La razón aproximada de enfriamiento del aire no saturado que asciende una pendiente es:

A.- 3º C por cada1000 pies.

B.- 2º C por cada1000 pies.

C.- 4º C por cada1000 pies.

19.- ¿Qué sucede cuando el vapor de agua cambia a estado líquido al ser elevado en una tormenta? (thunderstorm).

A.- El calor latente es liberado a la atmósfera.

B.- El calor latente se transforma en pura energía.

C.- El calor latente es absorbido por las gotitas de agua del aire circundante.

20.- A una inversión de temperatura hay asociada:

A.- Una capa de aire estable.

B.- Una capa de aire inestable.

C.- Tormentas de masa de aire.

21.- En un período de 24 horas, la temperatura mínima generalmente ocurre:

A.- Después de la salida del sol.

B.- Alrededor de una hora antes de la salida del sol.

C.- A medianoche.

22.- Las capas de bruma son dispersadas o disipadas por:

A.- Mezcla convectiva de aire fresco nocturno.

B.- El viento o movimiento de aire.

C.- Evaporación, en un proceso similar al de disipación de la niebla.

23.- ¿Qué puede hacer que una niebla de advección sea disipada o levantada a nubes estratos?

A.- Una inversión de temperatura.

B.- Viento mayor de 15 nudos.

C.- Radiación de superficie.

24.- Las condiciones necesarias para que se forme niebla de pendiente ascendente (upslope fog) son:

A.- Aire estable y húmedo impulsado a ascender una pendiente.

B.- Cielo despejado, poco viento o calma, humedad relativa de 100 %.

C.- Lluvia precipitando a través de estratos con vientos de 10 a 25 nudos que impulsen la precipitación hacia arriba por la pendiente.

25.- ¿Qué espesor mínimo es de esperar de una capa nubosa cuando la precipitación reportada es ligera, o de mayor intensidad?

A.- 4.000 pies de espesor.

B.- 2.000 pies de espesor.

C.- Un espesor tal que permita que el tope de las nubes se encuentre más arriba que el nivel de congelamiento.

26.- ¿Qué fenómeno de tiempo señala el comienzo de la etapa de madurez de una tormenta (thunderstorm)?

A.- La aparición del yunque.

B.- El comienzo de precipitación en superficie.

C.- Cuando la razón de crecimiento de la nube está en su máximo.

27.- ¿Qué etapa del ciclo de vida de una tormenta se caracteriza predominantemente por las corrientes descendentes?

A.- La etapa de cúmulo.

B.- La etapa de disipación.

C.- La etapa de madurez.

28.- ¿Qué característica está asociada con la etapa de cúmulo de una tormenta?

A.- Comienzo de lluvia en la superficie.

B.- Frecuentes relámpagos.

C.- Continuas corrientes ascendentes.

29.- Las líneas de turbonada (squall lines) se producen con más frecuencia en:

A.- Un frente ocluido.

B.- Delante de un frente frío.

C.- Detrás de un frente estacionario.

30.- El tipo de nube asociada con tornados y turbulencia violenta es:

A.- Cúmulonimbus mammatus (mamma).

B.- Lenticulares estacionarias.

C.- Estrato-cúmulos.

31.- ¿Qué condición de tiempo es un ejemplo de una banda de inestabilidad no frontal?

A.- Línea de turbonada.

B.- Niebla advectiva.

C.- Frontogénesis.

32.- Una tormenta severa es aquella en la cual el viento en superficie es:

A.- 50 nudos o más y / o el granizo en superficie es igual o mayor a ¾ de pulgada de diámetro.

B.- 55 nudos o más y / o el granizo en superficie es igual o mayor a ½ pulgada de diámetro.

C.- 45 nudos o más y / o el granizo en superficie es igual o mayor a 1 pulgada de diámetro.

33.- ¿Qué riesgo al vuelo instrumental constituye las nubes convectivas que penetran una capa de nubes estratiformes?

A.- Lluvia congelante.

B.- Turbulencia de aire claro.

C.- Nubes de tormenta (thunderstoms) ocultas por los stratus que la rodean.

34.- Durante una aproximación ILS ¿cuáles son las indicaciones "iniciales" que un piloto va a notar cuando un viento de nariz cambia rápidamente a calma?

A.- La velocidad indicada disminuye, el avión levanta la nariz y la altura disminuye.

B.- La velocidad indicada aumenta, el avión baja la nariz y la altura se incrementa.

C.- La velocidad indicada disminuye, el avión baja la nariz y la altura disminuye.

35.- ¿Qué condición de windshear produce una mayor disminución de velocidad?

A.- Viento de nariz o de cola disminuyendo.

B.- Viento de nariz disminuyendo y viento de cola en aumento.

C.- Aumento en viento de nariz y disminución en viento de cola.

36.- La zona de mayor peligro causada por el windshear asociado a una tormenta, se encuentra:

A.- Delante de la célula de la tormenta (lado del yunque) y en el lado sur oeste de la célula.

B.- Delante de la nube rotor y directamente bajo el yunque de la nube.

C.- En todos lados y directamente bajo la célula de la tormenta.

37.- La duración esperada de un microburst individual es:

A.- Cinco minutos, con duración de los vientos máximos de 2 a 4 minutos.

B.- Un microburst puede continuar tanto como una hora.

C.- Rara vez más de 15 minutos desde el momento que impacta el suelo hasta su disipación.

38.- Una aeronave que ingrese a un área afectada por un microburst puede encontrar descendentes de una magnitud de:

A.- 1.500 ft/min.

B.- 4.500 ft/min.

C.- 6.000 ft/min.

39.- Durante el encuentro con un microburst, las descendentes podrían ser tan fuertes como:

A.- 8.000 ft/min.

B.- 7.000 ft/min.

C.- 6.000 ft-min.

40.- Una aeronave que encuentra vientos de nariz de 45 nudos, dentro del microburst puede esperar una cortante total del orden de:

A.- 40 nudos.

B.- 80 nudos.

C.- 90 nudos.

41.- ¿Cuál es la duración esperada de un microburst individual?

A.- 2 minutos, con viento máximo que dura aproximadamente 1 minuto.

B.- Un microburst puede durar tanto como 2 a 4 horas.

C.- Rara vez más de 15 minutos desde el momento que impacta el suelo hasta su disipación.

42.- ¿Qué información se puede deducir de la siguiente transmisión desde la torre de control? UMBRAL SUR VIENTO 160° CON 25 NUDOS, UMBRAL OESTE VIENTO 240° CON 35 NUDOS.

A.- Una corriente descendente está localizada al centro del aeropuerto.

B.- Al oeste de la pista activa existe wake turbulence.

C.- Existe posibilidad de encontrar windshear (cortante de viento) sobre o cerca del aeropuerto.

43.- ¿Cuál es el efecto de la formación de hielo, nieve o escarcha sobre una aeronave?

A.- Disminución de la velocidad de stall.

B.- Disminución de la tendencia a levantar la nariz (pitchup).

C.- Disminución del ángulo de ataque de stalls (pérdida).

44.- ¿Cuál es el efecto de la formación de hielo, nieve o escarcha sobre una aeronave?

A.- Aumento de la velocidad de Stall.

B.- Aumento de la tendencia a bajar la nariz.

C.- Aumento del ángulo de ataque para stalls.

45.- La nieve acumulada en el avión sobre el fluido antihielo...

A.- no debe considerarse como adherida al avión.

B.- debe considerarse como adherida al avión.

C.- debe considerarse como adherida al avión, pero se puede realizar un despegue seguro pues ésta se desprenderá durante la carrera, antes de VR.

46.- ¿Qué característica tiene el agua sobre enfriada?

A.- Al impactar el ala, las gotas se subliman convirtiéndose en partículas de hielo.

B.- Las inestables gotas se congelan al chocar con un objeto expuesto.

C.- La temperatura de la gota permanece en 0º C hasta que impacta parte del fuselaje, para luego acumularse como hielo claro.

47.- ¿Qué condición es necesaria, entre otras, para la formación de hielo estructural en vuelo?

A.- Gotas de agua sobre enfriadas.

B.- Vapor de agua.

C.- Agua (humedad) visible.

48.- ¿Qué tipo de hielo está asociado con las gotas de agua más chicas, como aquellas encontradas en nubes estratos de niveles bajos?

A.- Hielo claro.

B.- Escarcha (frost ice).

C.- Hielo granulado (rime ice).

49.- ¿Qué tipo de precipitación es indicativo de la presencia de gotas de agua sobre enfriadas?

A.- Nieve húmeda.

B.- Lluvia congelante.

C.- Granizos (ice pellets).

50.- ¿Qué condición existe cuando durante el vuelo se encuentra granizos (ice pellets)?

A.- Tormentas (thunderstorms) en niveles superiores.

B.- Lluvia congelante en niveles superiores.

C.- Nieve en niveles superiores.

51.- ¿Qué condición de temperatura debería existir si durante el vuelo se observa precipitación tipo agua nieve?

A.- La temperatura en el nivel de vuelo es mayor que la de congelación.

B.- La temperatura en niveles superiores es mayor que la de congelación.

C.- Hay una inversión de temperatura con aire más frío por debajo.

52.- ¿Cuándo es más probable que se forme escarcha en la superficie de un avión?

A.- En noches despejadas con aire estable y viento ligero.

B.- En noches con cielo cubierto con precipitación tipo llovizna congelante.

C.- En noches despejadas con actividad convectiva y poca dispersión entre la temperatura ambiente y la temperatura del punto de rocío.

53.- ¿Cómo debería reportarse una turbulencia que ocasiona eventuales sacudidas (bumpiness) suaves, rápidas y algo rítmicas sin apreciables cambios en la altitud y / o actitud del avión?

A.- Ligera ocasional.

B.- Turbulencia moderada.

C.- Movimientos moderados.

54.- ¿Cómo debería reportarse la turbulencia cuando ocasiona cambios ligeros, erráticos y momentáneos de altitud y / o actitud, con una frecuencia de un tercio a dos tercios del tiempo?

A.- Movimientos ocasionales ligeros.

B.- Turbulencia moderada.

C.- Turbulencia ligera intermitente.

55.- La turbulencia encontrada sobre 15.000 pies AGL, no asociada con formaciones nubosas, se reportará como:

A.- Turbulencia convectiva.

B.- Turbulencia de niveles altos.

C.- Turbulencia de aire claro.

56.- ¿Señale qué tipo de nubes son más indicativas de turbulencia fuerte?

A.- Nimbo estrato.

B.- Lenticulares estacionarias.

C.- Cirrocúmulo.

57.- ¿Cuál es la nube más baja del tipo estacionaria asociada con la onda de montaña?

A.- La nube rotor.

B.- la nube lenticular estacionaria.

C.- Los estratos bajos.

58.- La turbulencia en aire claro (CAT) asociada con la onda de montaña puede extenderse tan lejos como:

A.- 1000 millas o más a sotavento de la montaña.

B.- 5000 pies sobre la tropopausa.

C.- 100 millas o más a barlovento de la montaña.

59.- ¿Qué tipo de corriente de chorro (jetstream) puede causar mayor turbulencia?

A.- Un jetstream recto asociado con una cuña de alta presión.

B.- Un jetstream asociado con isotermas muy espaciadas.

C.- Un jetstream en curva asociado con una vaguada (trough) profunda de baja presión.

60.- ¿Qué acción se recomienda al encontrar turbulencia asociada al jetstream con viento directo de nariz o de cola?

A.- Aumentar la velocidad para salir lo antes posible del área.

B.- Cambiar curso para volar en el lado polar del jetstream.

C.- Cambiar de altitud o curso para evitar una posible extensa área de turbulencia.

61.- ¿Qué riesgo a las operaciones aéreas existe cuando una capa nubosa de espesor uniforme yace sobre una superficie cubierta de nieve o hielo?

A.- Niebla helada.

B.- Visión blanca.

C.- Viento de nieve.

62.- La sigla “VC” se utiliza para indicar un fenómeno que ocurre en las vecindades del aeropuerto pero no en éste. Cuando VC aparece en un TAF, cubre un área geográfica de:

A.- Un radio de 5 a 10 millas alrededor del aeropuerto.

B.- En un radio de 5 millas del centro del complejo de pistas.

C.- 10 millas medidas desde la estación que genera el pronóstico.

63.- ¿Qué condición meteorológica se predice con el término “VCTS” en un TAF?

A.- Se esperan tormentas en un radio fluctuando entre 5 y 10 millas del aeropuerto, pero no en el aeropuerto mismo.

B.- Pueden esperarse chubascos sobre la estación y en un radio de 50 millas.

C.- Se esperan tormentas entre 5 y 25 millas medidas desde el centro del conjunto de pistas.

64.- ¿Cuál es el único tipo de nubosidad pronosticado en un TAF?

A.- Altocumulus.

B.- Cumulonimbus.

C.- Estratocumulus.

65.- En el TAF, el viento se pronostica como “calma” si se espera una velocidad de viento de:

A.- 6 nudos o menos.

B.- 3 nudos o menos.

C.- 5 nudos o menos.

66.- En un TAF, el viento de dirección variable se anota como VRB. Un viento calma (3 nudos o menor) aparecerá en TAF como...

A.- 00003KT.

B.- CALM.

C.- 00000KT.

67.- En una carta de superficie las isobaras representan líneas de igual presión:

A.- En la superficie.

B.- Reducidas al nivel de mar.

C.- A una altitud de presión determinada.

68.- ¿Bajo qué circunstancias es más factible encontrar turbulencia de aire claro (CAT)?

A.- Cuando en las cartas de presión constante hay isotacas de 20 nudos separadas por menos de 60 millas náuticas.

B.- Cuando en las cartas de presión constante hay isotacas de 60 nudos separadas por menos de 20 millas náuticas.

C.- Cuando una vaguada profunda se desplaza a una velocidad menor de 20 nudos.

69.- Se puede esperar corriente de cizalle (wind shear) "fuerte":

A.- En el lado de baja presión del núcleo de un jet stream de más de 110 nudos.

B.- Donde las isotacas de 20 nudos están espaciadas en 100 millas náuticas o menos.

C.- Si las isotermas de 5º C están espaciadas en 100 millas náuticas o menos.

70.- Un Reporte Aeronáutico de Superficie se abrevia como:

A.- TAF.

B.- METAR.

C.- SIGMET.

71.- Un Pronóstico de Terminal se abrevia como...

A.- TAF.

B.- METAR

C.- AIREP

72.- Las Advertencias Meteorológicas en Vuelo, observadas o pronosticadas, y que informan sobre condiciones potencialmente peligrosas que pueden afectar la seguridad de las operaciones aéreas, se conocen como...

A.- AIREP

B.- RAREP

C.- SIGMET

73.- En el Pronóstico de Área Ud. lee: ROUTE FCST SCTC SCMO VALID 1206. Ello significa ....

A.- Que se trata de un TAF válido hasta las 12:06 para el tramo indicado.

B.- Que se trata de un pronóstico válido de 12:00 a 06:00 del siguiente día.

C.- Que se trata de un pronóstico válido de 12:00 a 18:00 del mismo día.

74.- En el Pronóstico de Área Ud. lee: APG RUTA AFECTADA POR SISTEMA FRONTAL OCLUIDO. De la abreviatura "APG" Ud. deduce que se trata de:

A.- Un informe meteorológico emitido por un piloto en vuelo.

B.- Un SIGMET para una ruta en particular.

C.- Una sinopsis en que se informa sólo lo más relevante.

75.- En el Pronóstico de Área Ud. lee: COT INT 6SC200 MTS TOP 700 MTS GRADU 1819 COT INT 8 CU1300 T0P 2300 MTS. De esta parte del informe meteorológico Ud. deduce que:

A.- Esta información, que puede ser continua o intermitente, se retransmitirá a las 18:00 y 19:00 horas.

B.- Esta información afecta tanto a la costa como al interior del territorio y habrá un cambio gradual de las condiciones meteorológicas entre las 18 y 19 UTC.

C.- Esta información afecta tanto a la costa como al interior del territorio y habrá un cambio gradual de las condiciones meteorológicas a las 18:19 UTC.

76.- En el Pronóstico de Área Ud. lee: 6AC3700 MTS TOP 6500 MTS 80 RASH ICE BTN 6/8 MILFT TUR MOD BTN 30/35 MILFT. De la lectura de este informe Ud., entre otras cosas, puede deducir que:

A.- Habrá nubosidad del tipo alto cúmulos, chubascos de lluvia, y entre 6.000 y 8.000 pies se encontrará formación de hielo.

B.- Habrá nubosidad del tipo alto cúmulos y entre 6.000 y 8.000 pies se encontrará formación intermitente de hielo.

C.- Habrá nubosidad del tipo altos cirros, chubascos de lluvia, y que entre 6.000 y 8.000 pies se encontrará formación de hielo.

77.- En el Pronóstico de Vientos y Temperaturas en Altura (QAO QMX) Ud. lee: SCIC SCMO 05/32020/00 10/27030/59 15/29035/65 20/34035/70 25/31040/75 30/24050/90 35/30085/96 40/300100/01 ISOTERMA CERO 7000FT. De este informe se puede deducir que:

A.- A 10.000 pies el viento es de los 270 grados con una intensidad de 30 nudos y que la temperatura es de menos 9º C.

B.- A 10.000 pies el viento es de los 270 grados con una intensidad de 30 nudos con ráfagas de hasta 59 nudos aproximadamente.

C.- A 10.000 pies el viento es de los 270 grados con una intensidad de 30 nudos y que la temperatura exterior es de aproximadamente 59º F.

78.- En el Pronóstico de Vientos y Temperaturas en Altura (QAO QMX) Ud. lee: SCMO SCCI 05/32020/00 10/27030/59 15/29035/65 20/34035/70 25/31040/75 30/24050/90 35/30085/96 40/300100/01 ISOTERMA CERO 7000FT. De este informe se puede deducir que:

A.- A 15.000 pies el viento es de los 290 grados con una intensidad de 35 nudos, con ráfagas de hasta 65 nudos.

B.- A 15.000 pies el viento es de los 290 grados con una intensidad de 35 nudos y que la temperatura exterior es de menos 15º C.

C.- A 15.000 pies el viento es de los 290 grados con una intensidad de 30 nudos y que la temperatura exterior es de 65º F.

79.- En el Pronóstico de Vientos y Temperaturas en Altura (QAO QMX) Ud. lee: SCMO SCCI 05/32020/00 10/27030/59 15/29035/65 20/34035/70 25/31040/75 30/24050/90 35/30085/96 40/300100/01 ISOTERMA CERO 7000FT. De este informe se puede deducir que:

A.- A 25.000 pies el viento es desde los 310 grados con una intensidad de 40 nudos y que la temperatura exterior es de menos 25º C.

B.- A 25.000 pies el viento es de los 310 grados con una intensidad de 40 nudos con ráfagas de hasta 75 nudos.

C.- A 25.000 pies la dirección del viento sopla hacia los 310 grados con una intensidad de 40 nudos y que la temperatura exterior es de menos 25º C.

80.- En el Pronóstico de Vientos y Temperaturas en Altura (QAO QMX) Ud. lee: SCMO SCCI 05/32020/00 10/27030/59 15/29035/65 20/34035/70 25/31040/75 30/24050/90 35/30085/96 40/300100/01 ISOTERMA CERO 7000FT. De este informe se puede deducir que:

A.- A 40.000 pies el viento es desde los 300 grados con una intensidad de 100 nudos y la temperatura exterior es de menos 51ºC.

B.- A 40.000 pies el viento es desde los 300 grados con una intensidad de 100 nudos y que existe una inversión térmica.

C.- A 40.000 pies la dirección del viento es hacia los 300 grados con una intensidad de 100 nudos y que la temperatura exterior es de menos 51º C.

81.- En el Pronóstico de Terminal que Ud. debe analizar antes de iniciar un vuelo, Ud. lee lo que sigue: TAF 211057 SCEMYMYX SCSE 1206 VRB05KT 9999 8ST015 GRADU 1415 4CU040 GRADU 1617 27010KT SCEL 1206 VRB08KT 2000 05HZ 8SC030 GRADU 1213 23008KT 6CU040 4AC150 SCMO 1206 35009KT 1200 80RASH 8NS003 3CB050 EMBD TOP 25/30 MILFT 7CI250 TURB MOD BTN 7/20 MILFT ICE MOD ICL BTN 5/30 MILFT SCCI 1206 08045KT 1500 RESNSH BCFG 8CU030 6AC080 3CB INC BTN 6/30 MILFT ICE MOD INC BTN 6/30 MILFT TUR MOD BTN 6/35 MILFT JTST SECTOR SCCI 40.000 FT 280130 KT. De este pronóstico se puede determinar qué: (Marque la respuesta correcta).

A.- En La Serena (SCSE) el techo de nubes y la visibilidad son ilimitados.

B.- En La Serena (SCSE) hay una visibilidad superior a 10 kilómetros.

C.- En La Serena (SCSE) la visibilidad es de casi 10 kilómetros.

82.- En el Pronóstico de Terminal que Ud. debe analizar antes de iniciar un vuelo, Ud. lee lo que sigue: TAF 211057 SCEMYMYX SCSE 1206 VRB05KT 9999 8ST015 GRADU 1415 4CU040 GRADU 1617 27010KT SCEL 1206 VRB08KT 2000 05HZ 8SC030 GRADU 1213 23008KT 6CU040 4AC150 SCMO 1206 35009KT 1200 80RASH 8NS003 3CB050 EMBD TOP 25/30 MILFT 7CI250 TURB MOD BTN 7/20 MILFT ICE MOD ICL BTN 5/30 MILFT SCCI 1206 08045KT 1500 RESNSH BCFG 8CU030 6AC080 3CB INC BTN 6/30 MILFT ICE MOD INC BTN 6/30 MILFT TUR MOD BTN 6/35 MILFT JTST SECTOR SCCI 40.000 FT 280130 KT. De este pronóstico se puede determinar qué: (Marque la respuesta correcta)

A.- En La Serena (SCSE) la base de la capa de nubes estratus está a aproximadamente 450 metros AGL.

B.- En La Serena (SCSE) la base de la capa de nubes estratus está a 1.500 metros AGL.

C.- En La Serena (SCSE) la base (techo) de la capa de nubes estratus está a 150 metros.

83.- En el Pronóstico de Terminal que debe analizar antes de iniciar un vuelo, Ud. lee lo que sigue: TAF 211057 SCEMYMYX SCSE 1206 VRB05KT 9999 8ST015 GRADU 1415 4CU040 GRADU 1617 27010KT SCEL 1206 VRB08KT 2000 05HZ 8SC030 GRADU 1213 23008KT 6CU040 4AC150 SCMO 1206 35009KT 1200 80RASH 8NS003 3CB050 EMBD TOP 25/30 MILFT 7CI250 TURB MOD BTN 7/20 MILFT ICE MOD ICL BTN 5/30 MILFT SCCI 1206 08045KT 1500 RESNSH BCFG 8CU030 6AC080 3CB INC BTN 6/30 MILFT ICE MOD INC BTN 6/30 MILFT TUR MOD BTN 6/35 MILFT JTST SECTOR SCCI 40.000 FT 280130 KT. De este pronóstico se puede determinar qué: (Marque la respuesta correcta)

A.- En La Serena (SCSE) a las 14:45 UTC habrá un cambio gradual de la nubosidad.

B.- En La Serena (SCSE) entre las 14 y 15 horas habrá 4/8 de CU a 400 metros.

C.- En La Serena (SCSE) entre las 14 y 15 horas habrá un cambio gradual de la nubosidad.

84.- En el Pronóstico de Terminal que debe analizar antes de iniciar un vuelo, Ud. lee lo que sigue: TAF 211057 SCEMYMYX SCSE 1206 VRB05KT 9999 8ST015 GRADU 1415 4CU040 GRADU 1617 27010KT SCEL 1206 VRB08KT 2000 05HZ 8SC030 GRADU 1213 23008KT 6CU040 4AC150 SCMO 1206 35009KT 1200 80RASH 8NS003 3CB050 EMBD TOP 25/30 MILFT 7CI250 TURB MOD BTN 7/20 MILFT ICE MOD ICL BTN 5/30 MILFT SCCI 1206 08045KT 1500 RESNSH BCFG 8CU030 6AC080 3CB INC BTN 6/30 MILFT ICE MOD INC BTN 6/30 MILFT TUR MOD BTN 6/35 MILFT JTST SECTOR SCCI 40.000 FT 280130 KT. De este pronóstico se puede determinar qué: (Marque la respuesta correcta).

A.- En La Serena (SCSE) a las 16:17 UTC el viento cambiará gradualmente a 270º con 10 nudos.

B.- En La Serena (SCSE) entre las 16 y 17 UTC el viento cambiará a 270º con 10 nudos.

C.- En La Serena (SCSE) entre las 16 y 17 UTC el viento soplará hacia los 270 con una intensidad de 10 nudos.

85.- En el Pronóstico de Terminal que debe analizar antes de iniciar un vuelo, Ud. lee lo que sigue: TAF 211057 SCEMYMYX SCSE 1206 VRB05KT 9999 8ST015 GRADU 1415 4CU040 GRADU 1617 27010KT SCEL 1206 VRB08KT 2000 05HZ 8SC030 GRADU 1213 23008KT 6CU040 4AC150 SCMO 1206 35009KT 1200 80RASH 8NS003 3CB050 EMBD TOP 25/30 MILFT 7CI250 TURB MOD BTN 7/20 MILFT ICE MOD ICL BTN 5/30 MILFT SCCI 1206 08045KT 1500 RESNSH BCFG 8CU030 6AC080 3CB INC BTN 6/30 MILFT ICE MOD INC BTN 6/30 MILFT TUR MOD BTN 6/35 MILFT JTST SECTOR SCCI 40.000 FT 280130 KT. De este pronóstico se puede determinar qué: (Marque la respuesta más correcta).

A.- En SCEL la visibilidad está reducida a 2000 metros por humo.

B.- En SCEL la visibilidad está reducida a 2000 metros por bruma.

C.- En SCEL la visibilidad está reducida a 2000 metros llovizna.

86.- En el Pronóstico de Terminal que debe analizar antes de iniciar un vuelo, Ud. lee lo que sigue: TAF 211057 SCEMYMYX SCSE 1206 VRB05KT 9999 8ST015 GRADU 1415 4CU040 GRADU 1617 27010KT SCEL 1206 VRB08KT 2000 05HZ 8SC030 GRADU 1213 23008KT 6CU040 4AC150 SCMO 1206 35009KT 1200 80RASH 8NS003 3CB050 EMBD TOP 25/30 MILFT 7CI250 TURB MOD BTN 7/20 MILFT ICE MOD ICL BTN 5/30 MILFT SCCI 1206 08045KT 1500 RESNSH BCFG 8CU030 6AC080 3CB INC BTN 6/30 MILFT ICE MOD INC BTN 6/30 MILFT TUR MOD BTN 6/35 MILFT JTST SECTOR SCCI 40.000 FT 280130 KT. De este pronóstico se puede determinar qué: (Marque la respuesta más correcta).

A.- En SCEL la base de la nubosidad del tipo altocirros se encuentra a 15.000 pies.

B.- En SCEL la base de la nubosidad del tipo altocúmulos se encuentra a 1.500 metros.

C.- En SCEL la base de la nubosidad del tipo altocúmulos se encuentra a 4.600 metros aproximadamente.

87.- En el Pronóstico de Terminal que debe analizar antes de iniciar un vuelo, Ud. lee lo que sigue: TAF 211057 SCEMYMYX SCSE 1206 VRB05KT 9999 8ST015 GRADU 1415 4CU040 GRADU 1617 27010KT SCEL 1206 VRB08KT 2000 05HZ 8SC030 GRADU 1213 23008KT 6CU040 4AC150 SCMO 1206 35009KT 1200 80RASH 8NS003 3CB050 EMBD TOP 25/30 MILFT 7CI250 TURB MOD BTN 7/20 MILFT ICE MOD ICL BTN 5/30 MILFT SCCI 1206 08045KT 1500 RESNSH BCFG 8CU030 6AC080 3CB INC BTN 6/30 MILFT ICE MOD INC BTN 6/30 MILFT TUR MOD BTN 6/35 MILFT JTST SECTOR SCCI 40.000 FT 280130 KT. De este pronóstico se puede determinar qué: (Marque la respuesta más correcta)

A.- En SCMO la visibilidad está reducida a 1.200 metros por chubascos de lluvia.

B.- En SCMO la visibilidad está reducida a 1.200 metros por chubascos de nieve.

C.- En SCMO la visibilidad está reducida a 1.200 pies por chubascos de lluvia.

88.- En el Pronóstico de Terminal que debe analizar antes de iniciar un vuelo, Ud. lee lo que sigue: TAF 211057 SCEMYMYX SCSE 1206 VRB05KT 9999 8ST015 GRADU 1415 4CU040 GRADU 1617 27010KT SCEL 1206 VRB08KT 2000 05HZ 8SC030 GRADU 1213 23008KT 6CU040 4AC150 SCMO 1206 35009KT 1200 80RASH 8NS003 3CB050 EMBD TOP 20/25 MILFT 7CI300 TURB MOD BTN 7/20 MILFT ICE MOD ICL BTN 5/250 MILFT SCCI 1206 08045KT 1500 SNSH BCFG 8CU030 6AC080 3CB INC BTN 6/30 MILFT ICE MOD INC BTN 6/30 MILFT TUR MOD BTN 6/35 MILFT JTST SECTOR SCCI 40.000 FT 280130 KT. De este pronóstico se puede determinar qué: (Marque la respuesta correcta)

A.- En SCCI no habrá chubascos, sólo niebla y turbulencia moderada entre 6.000 pies y 30.000 pies.

B.- En SCCI habrá chubascos de nieve y después niebla.

C.- En SCCI a 1500 pies sobre el aeropuerto habrá un viento que soplará desde los 080 grados con una intensidad de 45 nudos.

89.- Según la Información Meteorológica de la Figura 116, el aeropuerto de Arica (SCAR), se encuentra:

A.- Despejado y con una temperatura ambiente de 26 grados y una temperatura del punto de rocío de 18 grados.

B.- Sin nubosidad, con una temperatura del punto de rocío de 26 grados y una temperatura ambiente de 18 grados. Además, el viento es de los 220 grados con 12 nudos.

C.- Con un techo de nubes y una visibilidad apropiadas para vuelo VFR. El viento es de los 220 grados con 12 nudos.

90.- Según la Información Meteorológica de la Figura 116, Isla de Pascua (SCIP) el día 16 a las 17:00 hora Z tenía una visibilidad ....

A.- Variable entre 4.000 y 11.000 pies.

B.- Variable entre 4.000 y 11.000 metros.

C.- Variable entre 40 y 110 metros.

91.- Según la Información meteorológica de la Figura 116, La Serena está:

A.- Parcialmente cubierto (4/8) y las nubes tienen una base de 1.900 pies.

B.- Casi despejado y la base de la nubosidad es de aproximadamente 1900 metros.

C.- Cubierto y la base de la nubosidad es de aproximadamente 600 metros.

92.- Según la Información Meteorológica de la Figura 116, el día 16 a las 17:00 UTC el aeródromo de Tobalaba (SCTB) tenía:

A.- Nubosidad dispersa, viento de los 230 grados con una intensidad de 3 nudos y 6.000 pies de visibilidad.

B.- Cielo despejado, visibilidad de 6.000 metros y muy poco viento.

C.- Nubosidad dispersa cuya base era de 6.000 pies y viento de los 230 grados con 3 nudos.

93.- Según la Información Meteorológica de la Figura 116, el día 16 a las 17:00 UTC, Balmaceda (SCBA) tenía:

A.- Nubosidad dispersa (3/8 a 4/8) a 4.000 pies y 20.000 pies, y ráfagas de viento de 27 a 39 nudos desde los 310 grados.

B.- Cielo cubierto por dos capas de nubes, una a 4.000 pies y la otra a 20.000 pies. El viento estaba arrachado entre 27 y 39 nudos desde los 310 grados.

C.- Visibilidad ilimitada, viento de los 310 grados entre 27 y 39 nudos, nubes de tipo estratocúmulos a 400 y 2.000 pies, QNH 1008 hPa, y temperatura ambiente y de punto de rocío de 18 y 11 grados C respectivamente.

94.- Según la Información Meteorológica de la Figura 116, a las 17:00 UTC Punta Arenas (SCCI) tenía:

A.- Un viento que soplaba hacia los 270 grados con una intensidad de 26 nudos.

B.- Pocas nubes a 200 metros y quebrado a 2.000 metros, el QNH 994 y la temperatura ambiente y punto de rocío eran 14 y 6 grados C respectivamente.

C.- Pocas nubes a aproximadamente 600 metros y quebrado a aproximadamente 6.000 metros.

95.- Indique qué significado tienen, respectivamente, las abreviaturas BECMG, INC y TEMPO en la Información Meteorológica de la Figura 117.

A.- Becoming (transformándose en ...), inconsistente y temporal.

B.- Becoming, intermitente y temporalmente.

C.- Becoming, dentro de nubes y temporalmente.

96.- El frente meteorológico identificado por una letra “o” en la Figura 120:

A.- Es un frente estacionario en superficie.

B.- Es un frente ocluido en superficie.

C.- Es un frente estacionario en altura.

97.- La corriente de chorro identificada por dos letras “z” (Figura 120), bajo la letra “V”, tiene una barra doble casi vertical. Esta barra doble significa:

A.- Un cambio significativo en el nivel de la corriente de chorro.

B.- Un cambio significativo en la velocidad de la corriente de chorro.

C.- Cizalle de la corriente de chorro al ingresar a la tropopausa.

98.- En el Pronóstico Meteorológico de la Figura 120, al sur de Chile hay una corriente de chorro identificada por una letra “z”. Indique cuál es la velocidad del viento en esa corriente a FL 340.

A.- 90 nudos.

B.- 140 nudos.

C.- 70 nudos.

99.- En el Pronóstico Meteorológico de la Figura 120, inmediatamente bajo y a la derecha de la letra “X”, hay un símbolo semejante a una campana. Ello es indicativo de:

A.- Tempestad extensa de arena o polvo.

B.- Tormentas.

C.- Erupción volcánica.

100.- Referencia Figura 121. Ud. Efectuará un vuelo desde el aeropuerto “a” al aeropuerto “c” al nivel de vuelo 340. A fin de planificar este vuelo Ud. debería considerar que su avión...

A.- será afectado por un viento de frente de aproximadamente 50 nudos, y a ese nivel la temperatura exterior será de menos 44° C.

B.- será afectado por un viento de cola de aproximadamente 50 nudos, y una temperatura exterior de menos 44°C.

C.- será afectado inicialmente por un viento de frente de 40 nudos; luego la velocidad del viento aumentará a 100 nudos. La temperatura se mantendrá en menos 44°C.

101.- ¿Dónde se encuentra la ubicación usual de una baja térmica?.

A.- Sobre la región antártica.

B.- En el ojo de un huracán.

C.- Sobre la superficie de una región seca y soleada.

102.- ¿Cómo afecta la fuerza de Coriolis a la dirección del viento en el Hemisferio Sur?

A.- Produce rotación en el sentido del reloj alrededor de una baja.

B.- Hace que el viento salga de una baja hacia una alta.

C.- Produce exactamente el mismo efecto que en el Hemisferio Norte.

103.- ¿Qué condición meteorológica se define como “anticiclón”?

A.- Calma.

B.- Zona de alta presión.

C.- COL.

104.- ¿Qué tipo de nubes se puede asociar a la corriente en chorro (jetstream)?

A.- Una línea de cumulonimbos donde el jetstream cruza el frente frío.

B.- Cirrus en el lado ecuatorial del jetstream.

C.- Una banda de cirroestratos en el lado polar y bajo el jetstream.

105.- Según la Información Meteorológica de la Figura 118, en Guayaquil:

A.- Habrá sobre 10 kilómetros de visibilidad, 3 a 4 octavos de cielo cubierto a 2.000 pies y 5 a 7 octavos de cielo cubierto a 9.000 pies.

B.- Habrá sobre 10 kilómetros de visibilidad, 3 a 4 octavos de cielo cubierto a 2.000 metros y 5 a 7 octavos de cielo cubierto a 9.000 metros.

C.- La visibilidad será superior a 10 kilómetros y en total habrá 8 octavos de cielo cubierto a 2.000 pies y a 9.000 pies.

106.- Si se encuentra lluvia congelante durante el ascenso, es evidencia de que:

A.- Se puede ascender a mayor altitud sin encontrar más que hielo ligero.

B.- Arriba existe una capa de aire más cálido.

C.- Granizos (ice pellets) de niveles superiores han cambiado a lluvia en el aire cálido de niveles inferiores.

107.- Según la Información Meteorológica de la Figura 116, el día 16 a las 17:00 UTC el aeródromo de Concepción (SCIE) tenía:

A.- Una visibilidad variable entre 1.800 y 2.500 pies.

B.- Una visibilidad variable entre 180 y 250 metros.

C.- Una visibilidad mayor a 10 Km.

Materia : **OPERACIONES DE VUELO E.O.V.**

Cantidad de Preguntas : **70**

1.- El espacio aéreo ATS en Chile está clasificado y designado según dimensiones definidas, ordenadas alfabéticamente y corresponden a:

A.- Clase A, B, C y D.

B.- Clase A, B, C, D y E.

C.- Clase A, B, C, D, E y G.

2.- El espacio aéreo clasificado como clase A tiene los siguientes requisitos de utilización:

A.- Sólo se permiten vuelos IFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros.

B.- Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros.

C.- Se permiten vuelos IFR y VFR y reciben servicio de información, si lo requieren.

3.- El espacio aéreo clasificado como clase E tiene los siguientes requisitos de utilización:

A.- Se permiten vuelos IFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros.

B.- Se permiten vuelos IFR y VFR; los vuelos IFR están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos reciben información de tránsito en la medida de lo factible.

C.- Se permiten sólo vuelos IFR y éstos están limitados a 250 nudos por debajo de 3.050 metros (FL 100) AMSL.

4.- Las aerovías, tanto inferiores como superiores a FL 19.5, se encuentran clasificadas en el espacio aéreo ATS como:

A.- Clase E.

B.- Clase A.

C.- Clase G.

5.- Las zonas de control (CTR), que es el espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado, se encuentran clasificadas como espacio aéreo.....

A.- Clase D.

B.- Clase G.

C.- Clase E.

6.- ¿Cuáles espacios aéreos ATS, denominados alfabéticamente, tienen para su utilización limitaciones de velocidad máxima (250 nudos por debajo de 3.050 metros / 10.000 pies AMSL)?

A.- A, B, C y D.

B.- C, D, E y F.

C.- C, D, E y G.

7.- En las Regiones de Información de Vuelo (FIR) que proporcionan servicio de radar, todas las aeronaves deben encender su equipo respondedor (transponder) en el modo y clave que el respectivo ACC les asigne. Cuando no se les haya asignado un modo determinado lo harán en el modo:

A.- 7500.

B.- 2100.

C.- 2000.

8.- El mínimo estándar de visibilidad para el despegue para una aeronave bimotor es de:

A.- 0.8 kilómetros.

B.- 3.2 kilómetros.

C.- 1,6 kilómetros.

9.- El mínimo estándar de visibilidad para el despegue de aeronaves de tres o más motores es de:

A.- 0.8 kilómetros.

B.- 1.6 kilómetros.

C.- 3.2 kilómetros.

10.- El mínimo de visibilidad estándar para el despegue de aeronaves bimotores puede ser reducido a 400 metros siempre que:

A.- Se cuente con un RVR operativo, se disponga de un aeródromo de alternativa y los mínimos de techo y visibilidad en ese aeródromo sean los de alternativa.

B.- Se cuente con HIRL, o RCLL, o RCLM visibles al piloto durante el recorrido de despegue, se disponga de un aeródromo de alternativa, con un motor inoperativo a una hora de vuelo o menos, y el techo y la visibilidad en ese aeródromo de alternativa sea igual o superior al mínimo de aterrizaje para aproximación directa.

C.- Se cuente con RCLL, o con RCLM visibles, se disponga de un aeródromo de alternativa a dos horas o menos con un motor inoperativo y el techo y la visibilidad en el aeródromo de alternativa sean los correspondientes a los de alternativa.

11.- El mínimo de visibilidad estándar para el despegue de aeronaves de tres o más motores puede ser reducido a 400 metros siempre que:

A.- Se cuente con un RVR operativo, se disponga de un aeródromo de alternativa y los mínimos de techo y visibilidad en ese aeródromo sean los de alternativa.

B.- Se cuente con RCLL, o con RCLM visibles, se disponga de un aeródromo de alternativa a una hora o menos con un motor inoperativo, y el techo y la visibilidad en el aeródromo de alternativa sean los publicados para alternativa.

C.- Se cuente con HIRL, o RCLL visibles al piloto durante el recorrido de despegue, se disponga de un aeródromo de alternativa, con un motor inoperativo a dos horas de vuelo o menos, y el techo y la visibilidad en ese aeródromo de alternativa sea igual o superior al mínimo meteorológicos de alternativa.

12.- El mínimo de visibilidad estándar para el despegue de aeronaves bimotores se puede reducir a 175 metros siempre que:

A.- Se cuente con un sistema RVR compuesto por tres transmisómetros, ninguno con una lectura inferior a 175 metros al momento del despegue, exista RCLL y RCLM visible al piloto durante el recorrido de despegue y se disponga de un aeródromo de alternativa a no menos de una hora de vuelo con un motor inoperativo.

B.- Los mismos requisitos que A.- anterior, salvo que el aeródromo de alternativa puede encontrarse a dos horas de vuelo, o menos, con un motor inoperativo.

C.- Los mismos requisitos que A.- anterior, salvo que uno de los transmisómetros del sistema RVR puede tener una lectura inferior a 175 metro, pero no inferior a 150 metros.

13.- El mínimo de visibilidad estándar para el despegue de aeronaves provistas de tres o más motores se puede ser reducido a 175 metros siempre que:

A.- Se cuente con un sistema RVR compuesto por tres transmisómetros, ninguno con una lectura inferior a 175 metros al momento del despegue, exista RCLL y RCLM visible al piloto durante el recorrido de despegue y se disponga de un aeródromo de alternativa a no menos de una hora de vuelo con un motor inoperativo.

B.- Los mismos requisitos que A.- anterior, salvo que el aeródromo de alternativa puede encontrarse a dos horas de vuelo, o menos, con un motor inoperativo.

C.- Los mismos requisitos que A.- anterior, salvo que uno de los transmisómetros del sistema RVR puede tener una lectura inferior a 175 metro, pero no inferior a 150 metros.

14.- Los mínimos meteorológicos de un aeródromo de alternativa para procedimientos de no precisión son:

A.- MDH 800 pies y visibilidad 3.2 kilómetros.

B.- MDH 600 pies y visibilidad 2.2 kilómetros.

C.- MDH 400 pies y visibilidad 1.6 kilómetros.

15.- Los mínimos meteorológicos de un aeródromo de alternativa para procedimientos de precisión (ILS) son:

A.- MDH 800 pies y visibilidad 1.6 kilómetros.

B.- MDH 600 pies y visibilidad 3.2 kilómetros.

C.- MDH 400 pies y visibilidad 0.8 kilómetros.

16.- La velocidad máxima en circuito de espera (holding) que se autorizan en Chile, entre 6.001 pies MSL y FL 140 , y que está publicada en el AIP-MAP, es:

A.- 200 nudos indicados.

B.- 230 nudos indicados.

C.- 265 nudos indicados.

17.- Para que una aproximación a una pista sea considerada como "directa", el ángulo formado entre la prolongación del eje de la pista y la derrota de aproximación final no puede ser superior a:

A.- 90 grados.

B.- 60 grados.

C.- 30 grados.

18.- El aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ello fuera necesario poco después del despegue y cuando no es posible utilizar para este efecto el aeródromo de salida se denomina:

A.- Aeródromo de emergencia para regreso.

B.- Aeródromo de alternativa post-despegue.

C.- Aeródromo de alternativa para primera fase del vuelo.

19.- Para efectuar el cálculo de la razón de ascenso requerida (ft/min) en una salida instrumental (SID) se debería:

A.- Multiplicar el porcentaje de la gradiente publicada en el procedimiento por la velocidad en nudos (gradient percent x ground speed kts).

B.- Dividir el porcentaje de la gradiente publicada en el procedimiento por la velocidad en nudos (gradient percent : ground speed kts):

C.- Aplicar la siguiente fórmula: VSI x 60 : ground speed (kts)

20.- Conforme a lo determinado por OACI, la velocidad máxima en un circuito de espera para un avión turborreactor, a 14.000 pies MSL o menos es:

A.- 230 nudos.

B.- 240 nudos.

C.- 265 nudos.

21.- Conforme a lo determinado por OACI, la velocidad máxima en un circuito de espera para un avión turborreactor, entre 14.001 pies y 20.000 pies MSL es:

A.- 230 nudos.

B.- 240 nudos.

C.- 265 nudos.

22.- Conforme a lo determinado por OACI, la velocidad máxima en un circuito de espera para un avión turborreactor, entre 20.001 pies y 34.000 pies MSL, es.

A.- 230 nudos.

B.- 240 nudos.

C.- 265 nudos.

23.- Conforme a lo determinado por la FAA hasta 6.000 pies MSL la velocidad máxima en un circuito de espera es:

A.- 200 nudos.

B.- 210 nudos.

C.- 265 nudos.

24.- Conforme a lo determinado por la FAA la velocidad máxima en un circuito de espera entre 6000 y 14.000 pies MSL es:

A.- 200.

B.- 210.

C.- 265.

25.- Conforme a lo determinado por la FAA la velocidad máxima en un circuito de espera sobre 14.000 pies MSL es:

A.- 200 nudos.

B.- 210 nudos.

C.- 265.

26.- ¿De quién es la responsabilidad de verificar que las cartas de navegación, adecuadas para la ruta, se encuentren a bordo de la aeronave antes de iniciar un vuelo?

A.- En un vuelo comercial, del Encargado de Operaciones de Vuelo que tiene la responsabilidad de despachar dicho vuelo.

B.- Del Primer Oficial.

C.- Del Piloto al Mando.

27.- Indique la aseveración correcta con relación a las SIDs.

A.- Son vectores proporcionados como guía de navegación con cursos que el piloto es responsable de seguir.

B.- Son vectores proporcionados como guía de navegación que los pilotos pueden usar a su discreción.

C.- Son vectores de radar empleados por ATC para las aeronaves que están bajo su control.

28.- ¿Cuál es el propósito principal de una STAR?

A.- Proporcionar separación entre el tráfico IFR y el tráfico VFR.

B.- Simplificar los procedimientos de autorizaciones instrumentales.

C.- Disminuir la congestión del tráfico aéreo en ciertos aeropuertos.

29.- ¿Cuándo ATC proporciona una STAR a una aeronave?

A.- Sólo cuando ATC lo considera apropiado y necesario.

B.- Sólo cuando se trata de un vuelo que requiere alta prioridad.

C.- Sólo a solicitud del piloto.

30.- En la carta de aproximación de un aeropuerto, entre el FAF y el MAP aparece el signo ? 2.91º, ¿qué significa?

A.- Que después del FAF la actitud de vuelo debe cambiarse a 2.91º a fin de obtener la razón de descenso apropiada.

B.- Que se debe ajustar en el indicador de actitud 2.91º bajo la línea del horizonte a fin de obtener la trayectoria de descenso y razón de descenso apropiada.

C.- Es el ángulo de aproximación final para aviones provistos de computadores de trayectoria vertical (Vertical Path Computers).

31.- Aproximando al aeropuerto de Santiago un B-737 es notificado que la pista se encuentra obstruida por un avión con problemas en el tren de aterrizaje y se le instruye que proceda al aeropuerto de Concepción en donde se le autorizará, por las condiciones meteorológicas imperantes, para efectuar una aproximación ILS ¿Además del equipo ILS, con qué otras radio ayudas deberá estar equipado el avión para proceder a esta alternativa? (Referencia Figura 31).

A.- Radar y VOR/DME.

B.- VOR/DME y ADF.

C.- LORAN o VOR/DME y ADF.

32.- ¿Cómo se identifica el FAF en la aproximación VOR/DME a la pista 01 de Antofagasta? (Referencia Figura 32).

A.- 5 DME/Radial 007 del VOR FAG.

B.- 5 DME/Radial 187 del VOR FAG.

C.- 1.700 pies en el altímetro y 5 DME del VOR FAG.

33.- ¿Cuál es el procedimiento para iniciar la aproximación frustrada en el descenso VOR a pista 17 de Puerto Montt? (Referencia Figura 34).

A.- Ascender a 3000 pies en el curso 168 del VOR MON regresando con viraje a la derecha e ingresando a circuito de espera en el radial 006 del VOR.

B.- Ascender a 3000 pies en rumbo 168, luego regresar al VOR con viraje a la derecha e ingresar a circuito de espera en curso 006 con virajes a la izquierda.

C.- Ascender a 3000 pies en rumbo 168, luego regresar al VOR con virajes a la derecha e ingresar a circuito de espera al Sur de la estación.

34.- Ud. desea considerar Iquique como alternativa para Antofagasta. ¿Qué pronóstico meteorológico, como mínimo, debe tener Iquique como aeródromo de alternativa? (Referencia Figuras 35, 36, y 37).

A.- 800 pies con 3.2 Km. para aproximaciones de no precisión, y 700 pies con 1,6 Km. Para aproximaciones de precisión.

B.- 800 pies de techo con 3.2 Km. de visibilidad para aproximaciones de no precisión, y 600 pies de techo con 3.0 Km. de visibilidad para aproximaciones de precisión.

C.- 800 pies de techo y 3.2 Km. de visibilidad para todas las aproximaciones.

35.- Un avión bimotor se encuentra en Concepción próximo a despegar. Al no disponer de alternativa a menos de una hora de vuelo con un motor inoperativo y con el ILS inoperativo, los mínimos de despegue para esta operación, con viento 360º/20 nudos, VOR/DME operativos y ALS no operativos, son: (Referencia Figura 38).

A.- 0.8 km. de visibilidad.

B.- 1,6 km. de visibilidad.

C.- 1.2 km. de visibilidad.

36.- Para efectuar una aproximación VOR/DME en el aeródromo de Concepción, además del equipo VOR/DME operativos, el avión deberá disponer de: (Referencia Figura 38).

A.- Equipo de comunicación VHF.

B.- Sistema de alerta de altitud.

C.- Un VOR/DME tipo estandby y equipo de comunicaciones VHF.

37.- Indique qué sistema de iluminación tiene la pista 35 del aeropuerto de Puerto Montt. (Referencia Figura 94).

A.- Luces de pista de alta intensidad, PAPI y luces de aproximación.

B.- Luces de pista de alta intensidad, luces de identificación de umbral de pista, PAPI y luces de aproximación con secuencia de destello.

C.- Luces de pista de alta intensidad, PAPI, luces de destello de umbral de pista y luces de centro de pista.

38.- La altitud mínima (MDA) en el descenso VOR/DME a la pista 19 del aeropuerto de Antofagasta es: (Referencia Figura 29).

A.- 1240 pies.

B.- 1240’ (800’).

C.- 785 pies.

39.- La altitud mínima de recepción en la aerovía V/W 200 entre CLD y TOY es: (Referencia Figura 96).

A.- FL 80

B.- FL 10

C.- FL 110

40.- En vuelo Ud. es dirigido por vectores de radar a Trapén (área de Puerto Montt) y luego es autorizado para efectuar una aproximación ILS a pista 35 de Puerto Montt. ¿Cuál es la distancia entre Trapén y la pista? (Referencia Figura 97).

A.- 5.7 millas náuticas.

B.- 4.5 millas náuticas.

C.- 3.9 millas náuticas.

41.- En vuelo, procediendo desde el Norte hacia el aeródromo de La Serena vía STAR TILGO 3, ¿cuál es la mínima altitud autorizada para cruzar BARCA?, según procedimiento: (Referencia Figura 98).

A.- 3.000 pies.

B.- 5.000 pies.

C.- 7.000 pies.

42.- ¿Cuál es el largo de pista disponible para aterrizar en la pista 07 del aeropuerto de Punta Arenas? (Referencia Figura 99).

A.- 3.030 metros.

B.- 3.090 metros.

C.- 2.790 metros.

43.- Ud. efectuará una salida con plan IFR desde Tobalaba, SID PARKE 1, ¿cuál es la distancia a recorrer desde ese aeródromo hasta el VOR SCL? (Referencia Figura 100).

A.- 9 millas náuticas.

B.- 11 millas náuticas.

C.- 12 millas náuticas.

44.- ¿Cómo se identifica en una Carta de Área un aeródromo sin aproximación instrumental publicada?

A.- Símbolo del aeródromo en verde.

B.- Símbolo del aeródromo en azul.

C.- Símbolo del aeródromo en rojo.

45.- En la Carta de Área de Santiago, el nivel mínimo de cruce en VISEK es: (Referencia Figura 101).

A.- 110

B.- 130

C.- 160 si se vuela con dirección este.

46.- Indique en cuál de las siguientes publicaciones aeronáuticas Ud. puede encontrar la frecuencia ATIS del terminal Santiago.

A.- En las cartas de llegadas normalizadas por instrumentos.

B.- En la carta de aproximación ILS al aeropuerto Arturo Merino Benítez.

C.- En la carta del área terminal Santiago.

47.- Indique cuál es el nivel mínimo en la aerovía V/G 679 entre SNO y Quintero. (Referencia Figura 101).

A.- 180

B.- 60

C.- 5,5

48.- ¿Qué significa el símbolo representado por una P dentro de un círculo en una carta de aeropuerto? (Referencia Figura 102).

A.- Zona Restringida.

B.- Zona de Espera.

C.- PAPI en uso.

49.- El nivel máximo permitido en la aerovía UG-551 es: (Referencia Figura 101).

A.- 150

B.- 450

C.- El nivel máximo no está limitado.

50.- Ud. se encuentra volando en el sector Norte del Área Terminal Santiago. La frecuencia para comunicarse con el Centro de Control es: (Referencia Figura 101).

A.- 128.1

B.- 126.3

C.- 127.0

51.- Las frecuencias de control de Santiago Radio están divididas en sector Norte y sector Sur. Esta delimitación se encuentra ubicada en: (Referencia Figura 101).

A.- El VOR AMB.

B.- La latitud 33º 22’ 34” S

C.- La latitud 33º 23’ S

52.- En una carta de área, las zonas delimitadas con achurado y marcadas con la sigla SC-P, significa:

A.- Zona Peligrosa.

B.- Zona Prohibida.

C.- Zona Restringida.

53.- La posición RIBLA en la aerovía UA 306 del área terminal de Santiago, es: (Referencia Figura 101).

A.- Un punto de notificación cuando se está siendo dirigido por radar.

B.- Un punto de notificación obligatorio.

C.- Un punto de notificación no obligatorio.

54.- Una aeronave es autorizada para efectuar la STAR DIMAR-2 al aeropuerto Diego Aracena de Iquique, instruyéndosele que reporte la posición VAROK. Esta posición está determinada por: (Referencia Figura 104).

A.- 38 MN DME del VOR IQQ.

B.- 38 MN DME del VOR IQQ y radial 010 del mismo VOR.

C.- 38 MN DME y radial 190 del VOR IQQ.

55.- La elevación y largo de pista del aeródromo de Los Ángeles son: (Referencia Figura 108).

A.- 1.700 pies y 3.740 pies respectivamente.

B.- 374 pies y 1.700 metros.

C.- 3.740 pies y 1.700 metros.

56.- ¿Cuál es la razón de ascenso que debería llevar un avión cuya velocidad terrestre es de 240 nudos para cumplir con una gradiente de ascenso del 6.6%?

A.- 1.400 pies por minuto.

B.- 1.600 pies por minuto.

C.- 1.800 pies por minuto.

57.- ¿A cuántos pies por milla náutica asciende una aeronave que mantiene una razón de ascenso de 800 pies por minuto y una velocidad terrestre de 210 nudos?

A.- 400 pies por milla náutica.

B.- 450 pies por milla náutica.

C.- 500 pies por milla náutica.

58.- El aeródromo de Pichoy tiene una pista de un largo de: (Referencia Figura 108).

A.- 590 metros.

B.- 5.900 pies.

C.- 2.100 metros.

59.- El símbolo X colocado por los sobrevivientes de un accidente aéreo para que sea visto desde el aire, significa:

A.- Este es el lugar en que acamparemos.

B.- No sabemos dónde nos encontramos.

C.- Necesitamos ayuda médica.

60.- ¿Cuál es la mayor elevación de terreno contenida en la carta VOR/DME a la pista 19 de Antofagasta? (Referencia Figura 29).

A.- 3.159 pies.

B.- 24.500 pies.

C.- 5.476 pies.

61.- En la carta de aproximación VOR/DME a la pista 20 de Concepción aparece la sigla "NoVP" . ¿Qué significa?

A.- No existe visual path.

B.- A 2.760 pies no habrá ni indicación VASI ni indicación PAPI.

C.- No se requiere viraje de procedimiento.

62.- El símbolo WWW colocado en la pista 07/25 de Punta Arenas, significa... (Referencia Figura 107).

A.- Umbral desplazado por obstáculos.

B.- Barrera de detención.

C.- Pista utilizable sólo a partir de este punto.

63.- El signo FAF en una carta de aproximación, significa....

A.- Altitud mínima a cruzar.

B.- Fix final de aproximación.

C.- Punto de contacto visual.

64.- ¿A qué distancia "máxima" debe estar la alternativa de despegue para un avión bimotor?

A.- A una hora de vuelo a velocidad de crucero con viento calma y los dos motores operando.

B.- A una hora de vuelo a velocidad de crucero con viento calma y un motor operando.

C.- A dos horas de vuelo a velocidad de crucero con viento calma y un motor operando.

65.- Un avión trimotor es despachado desde un aeródromo que se encuentra bajo los mínimos de aterrizaje. ¿A qué distancia "máxima" debe encontrarse su alternativa de despegue?

A.- A no más de 2 horas de vuelo a velocidad de crucero con un motor inoperativo.

B.- A no más de 2 horas de vuelo a velocidad de crucero con viento calma y un motor inoperativo.

C.- A no más de 1 hora de vuelo a velocidad de crucero con viento calma y un motor inoperativo.

66.- En una carta de aproximación NDB (ADF) o VOR Ud. observa la sigla VDP, ello significa:

A.- Punto de frustrada visual.

B.- Punto de referencia visual.

C.- Punto de descenso visual.

67.- ¿Qué debería hacer un piloto que recibe una autorización de ATC la que es contraria a la reglamentación vigente?

A.- No cumplir lo autorizado y continuar el vuelo conforme a lo reglamentario.

B.- Solicitar una aclaración al ATC.

C.- Cumplir lo autorizado y posteriormente elevar un reporte de incidente.

68.- Excepto durante una emergencia, ¿cuándo podría un piloto esperar prioridad para aterrizar?

A.- Cuando vuela con plan IFR.

B.- Cuando está al mando de una aeronave pesada y cuando transporta autoridades.

C.- La secuencia de aterrizaje opera sobre la base de quien llega primero aterriza primero.

69.- ¿Cuál es la altitud mínima a que se puede interceptar el GS en el descenso ILS a la pista 35 de Puerto Montt? (Referencia Figura 110).

A.- 3.000 pies.

B.- 2.300 pies.

C.- 1787 pies.

70.- ¿Cómo se puede desactivar (cancelar) un plan de vuelo IFR después de aterrizar en un aeródromo controlado?

A.- Llamando vía HF a Santiago Centro.

B.- Llamando vía red VHF a Santiago Centro.

C.- La torre de control desactivará automáticamente el plan de vuelo IFR luego que la aeronave haya aterrizado.

Materia : **PERFORMANCE Y MOTORES E.O.V.**

Cantidad de Preguntas : **70**

1.- Marque cuáles son, en la debida secuencia, las fases termodinámicas de un motor turborreactor:

A.- Difusión, expansión, compresión, combustión, escape.

B.- Admisión, compresión, combustión, expansión, escape.

C.- Aspiración, compresión, combustión, expansión, escape.

2.- ¿Qué parte de un motor turborreactor está sujeta a las más altas temperaturas?

A.- Descarga del compresor

B.- Toberas de atomización (inyección) del combustible.

C.- Entrada de la turbina (TIT / Turbine Inlet Temperature).

3.- ¿Qué efecto tiene una alta temperatura ambiente en el empuje en un motor de turbina?

A.- El empuje se reducirá debido a la disminución de la densidad del aire.

B.- El empuje permanecerá igual, pero la temperatura de la turbina será más alta.

C.- El empuje será mayor porque más energía calórica será extractada del aire más caliente.

4.- ¿Qué efecto tiene una alta humedad relativa en la potencia máxima de los motores de las aeronaves modernas?

A.- Ni los motores turborreactores ni los motores recíprocos son afectados.

B.- Los motores recíprocos experimentarán una mayor pérdida de BHP que los de turbinas.

C.- Los motores turborreactores experimentarán una significativa pérdida de empuje.

5.- Indique qué partes de un motor turborreactor están sometidas a las más altas temperaturas y a cambios rápidos de estas temperaturas:

A.- Los alabes de las turbinas.

B.- Los alabes de los compresores.

C.- La tobera de escape.

6.- Los motores turborreactores provistos de compresores axiales dobles emplean indicadores de N1 y N2. Indique cuál de estos instrumentos corresponde al compresor de baja relación de compresión:

A.- N1

B.- N2

C.- N1, y el instrumento marca el número de revoluciones por minuto a que gira el compresor.

7.- Los motores turborreactores provistos de compresores axiales dobles emplean indicadores de N1 y N2. Indique cuál de estos instrumentos corresponde al compresor de alta relación de compresión:

A.- N1

B.- N2

C.- N1, y el instrumento marca el número de revoluciones por minuto a que gira el compresor.

8.- Los indicadores de N1 y N2 de los motores del tipo turbinas reciben la indicación desde el motor mediante.....

A.- Sistemas de engranajes y varillas transmisoras provenientes de los compresores del motor.

B.- Generadores de impulsos electromagnéticos.

C.- Cables cuyo núcleo gira y mueve la aguja del instrumento.

9.- Las aeronaves de última generación utilizan EICAS que dan la información de funcionamiento al piloto mediante:

A.- Pantallas de tubos catódicos.

B.- Información digital con base de funcionamiento electro-mecánica.

C.- Instrumentos eléctricos convencionales digitales.

10.- Marque la aseveración correcta con relación a los motores turborreactores:

A.- Son afectados por la humedad atmosférica en menor proporción que los motores alternos de explosión.

B.- Casi no son afectados por la mayor altura de densidad.

C.- Se caracterizan por el alto consumo específico de combustible a altas RPM del motor.

11.- Indique cuál es el área que corresponde al compresor de baja de un motor turborreactor de doble flujo. (Referencia Figuras 126 y 127).

A.- 1

B.- 2

C.- 3

12.- Indique cuál es el área que corresponde al compresor de alta de un motor turborreactor de doble flujo. (Referencia Figuras 126 y 127).

A.- 1

B.- 3

C.- 6

13.- Indique cuál es el área que corresponde a la turbina de alta de un motor turborreactor de doble flujo. (Referencia Figuras 126 y 127).

A.- 3

B.- 4

C.- 5

14.- La VMCG es función general de:

A.- La temperatura, presión-altitud, flaps, y viento cruzado.

B.- El peso del avión, la temperatura, presión atmosférica y flaps.

C.- Número de motores, densidad, peso y viento cruzado.

15.- La velocidad de decisión de abortar o continuar un despegue, de denomina:

A.- V1

B.- V2

C.- VR

16.- La velocidad V1 debe ser:

A.- Igual o menor que VMCG

B.- Mayor que VMU

C.- Igual o mayor que VMCG

17.- Cuando la distancia recorrida desde el inicio del despegue hasta alcanzar V1 y la distancia requerida para continuar el despegue si falla un motor en V1 y alcanzar 35 pies de altura son iguales, se dice que se está operando con criterio de pista...

A.- compensada.

B.- equivalente.

C.- crítica.

18.- La distancia necesaria para acelerar hasta V1 y si falla a esa velocidad el motor crítico continuar el despegue y alcanzar 35 pies sobre la pista, a V2, se llama:

A.- Recorrido de despegue mínimo.

B.- Distancia de despegue con un motor inoperativo.

C.- Solamente, distancia de despegue.

19.- ¿Cuál es el nombre de un plano a continuación del final de una pista, que no tiene obstrucciones y puede ser considerado cuando se calcula las performances del despegue de un avión dotado con turbinas.

A.- Clearway (Zona Libre de Obstáculos).

B.- Stopway (Zona de Parada).

C.- Obstruction Clearence Plane (Plano Libre de Obstáculos).

20.- ¿Qué es un área identificada por el término “Stopway” (Zona de Parada)?

A.- Un área, al menos del mismo ancho de la pista, con capacidad para soportar una aeronave durante un despegue normal.

B.- Un área, en la prolongación de la pista y al menos tan ancha como ésta, designada para ser utilizada en la desaceleración de un despegue abortado, sin causar daño estructural al avión.

C.- Un área, no necesariamente tan ancha como la pista, con capacidad apropiada para soportar una aeronave durante un despegue abortado, sin causar algún daño estructural al avión.

21.- Indique a qué segmento de despegue corresponde la siguiente condición en las operaciones de turborreactores comerciales: potencia de despegue, tren de aterrizaje extendido, flaps de despegue y V2 :

A.- 1° segmento.

B.- 2° segmento.

C.- 3° segmento.

22.- Indique a qué segmento de despegue corresponde la siguiente condición en las operaciones de turborreactores comerciales: potencia de despegue, tren de aterrizaje arriba (replegado), flaps de despegue y V2 :

A.- 1° segmento.

B.- 2° segmento.

C.- 3° segmento.

23.- Los requisitos que se deben cumplir durante los segmentos de despegue, consideran.....

A.- Que todos los motores estén operando a potencia de despegue.

B.- La falla de un motor a o después de V1.

C.- La falla de un motor a o después de VR.

24.- Considerando los requisitos que se deben cumplir con relación a la pendiente de la trayectoria de ascenso después del despegue cuando ha fallado un motor, el segmento más exigente (% de pendiente de ascenso), es:

A.- El primer segmento.

B.- El segundo segmento.

C.- El tercer segmento.

25.- El cálculo de la distancia de aterrizaje considera que el avión para sobre el umbral de la pista a una altura de:

A.- 15 pies.

B.- 35 pies.

C.- 50 pies.

26.- ¿Qué se entiende por "Drift Down"?

A.- Descenso en caso de falla de motor con el resto de los motores a potencia de ralentí.

B.- Descenso en caso de falla de motor con la potencia de crucero que corresponderá al nuevo nivel de vuelo en los motores restantes.

C.- Descenso en caso de falla de motor con potencia máxima continua en el o los motores restantes.

27.- Normalmente, y sin considerar correcciones por viento, o de otro tipo, la velocidad mínima de aterrizaje debe ser:

A.- 1.15 Vs.

B.- 1.30 Vs.

C.- 1.45 Vs.

28.- ¿Cuáles son las velocidades V1 VR y V2 para las condiciones de operación G-3? (Referencia Figuras 81, 82 y 83).

A.- 134, 134 y 145 Nudos.

B.- 134, 139 y 145 Nudos.

C.- 132, 132 y 145 Nudos.

29.- ¿Cuáles son las velocidades V1 y V2 para las condiciones de operación G-4? (Referencia Figuras 81, 82 y 83).

A.- 133 y 145 Nudos.

B.- 127 y 141 Nudos.

C.- 132 y 146 Nudos.

30.- ¿Cuál es la velocidad segura de despegue para las condiciones de operación R-1? (Referencia Figuras 53, 54 y 55).

A.- 128 Nudos.

B.- 121 Nudos.

C.- 133 Nudos.

31.- ¿Cuál es la velocidad de rotación para las condiciones de operación R-2? (Referencia Figuras 53, 54 y 55).

A.- 146 Nudos.

B.- 147 Nudos.

C.- 152 Nudos.

32.- ¿Cuál es V1, VR y V2 para las condiciones de operación R-3?(Referencia Figuras 53, 54 y 55).

A.- 143, 143 y 147 Nudos.

B.- 138, 138 y 142 Nudos.

C.- 136, 138 y 143 Nudos.

33.- ¿Cuál es la velocidad de rotación y V2 para las condiciones de operación R-5? (Referencia Figuras 53, 54 y 55).

A.- 138 y 143 Nudos.

B.- 136 y 138 Nudos.

C.- 134 y 141 Nudos.

34.- ¿Cuáles son V1 y VR para las condiciones de operación A-1? (Referencia Figuras 45, 46 y 47).

A.- V1 123.1 Nudos; VR 125.2 Nudos.

B.- V1 120.5 Nudos; VR 123.5 Nudos.

C.- V1 122.3 Nudos; VR 124.1 Nudos.

35.- ¿Cuáles son V1 y VR para las condiciones de operación A-2? (Referencia Figuras 45, 46 y 47).

A.- V1 129.7 Nudos; VR 134.0 Nudos.

B.- V1 127.2 Nudos; VR 133.2 Nudos.

C.- V1 127.4 Nudos; VR 133.6 Nudos.

36.- ¿Cuál es V1 y VR para las condiciones de operación A-5? (Referencia Figuras 45, 46 y 47).

A.- V1 110.4 Nudos; VR 110.9 Nudos.

B.- V1 109.6 Nudos; VR 112.7 Nudos.

C.- V1 106.4 Nudos; VR 106.4 Nudos.

37.- ¿Cuál es el máximo EPR de despegue para las condiciones de operación G-1? (Referencia Figuras 81, 82 y 83).

A.- Motores 1 y 3, 2.22; motor 2, 2.16.

B.- Motores 1 y 3, 2.22; motor 2, 2.21.

C.- Motores 1 y 3, 2.15; motor 2, 2.09.

38.- ¿Cuál es el máximo EPR de despegue para las condiciones de operación G-3? (Referencia Figuras 81, 82 y 83).

A.- Motores 1 y 3, 2.08; motor 2, 2.05.

B.- Motores 1 y 3, 2.14; motor 2, 2.10.

C.- Motores 1 y 3, 2.18; motor 2, 2.07.

39.- ¿Cuál es el máximo EPR de despegue para las condiciones de operación G-4? (Referencia Figuras 81, 82 y 83).

A.- Motores 1 y 3, 2.23; motor 2, 2.21.

B.- Motores 1 y 3, 2.26; motor 2, 2.25.

C.- Motores 1 y 3, 2.24; motor 2, 2.24.

40.- ¿Cuál es el EPR de despegue para las condiciones de operación R-1? (Referencia Figuras 53, 54 y 55).

A.- 2.04

B.- 2.01

C.- 2.035.

41.- ¿Cuál es el EPR de despegue para las condiciones de operación R-2? (Referencia Figuras 53, 54 y 55).

A.- 2.19.

B.- 2.18.

C.- 2.16.

42.- ¿Cuál es el EPR de despegue para las condiciones de operación R-5? (Referencia Figuras 53, 54 y 55).

A.- 1.98.

B.- 1.95.

C.- 1.96.

43.- ¿Cuál es la distancia terrestre recorrida durante el ascenso en ruta para las condiciones de operación W-2? (Referencia Figuras 48, 49 y 50).

A.- 85.8 Millas Náuticas.

B.- 87.8 Millas Náuticas.

C.- 79.4 Millas Náuticas.

44.- ¿Cuál es la distancia terrestre recorrida durante el ascenso en ruta para las condiciones de operación W-5? (Referencia Figuras 48, 49 y 50).

A.- 68.0 Millas Náuticas.

B.- 73.9 Millas Náuticas.

C.- 66.4 Millas Náuticas.

45.- ¿Cuál es el peso del avión al término del ascenso para las condiciones de operación W-2? (Referencia Figuras 48, 49 y 50).

A.- 82.775 Lbs

B.- 83.650 Lbs.

C.- 83.800 Lbs.

46.- ¿Cuál es el peso del avión al término del ascenso para las condiciones de operación W-3? (Referencia Figuras 48, 49 y 50).

A.- 75.750 Lbs.

B.- 75.900 Lbs.

C.- 76.100 Lbs.

47.- ¿Cuál es el peso del avión al término del ascenso para las condiciones de operación W-5? (Referencia Figuras 48, 49 y 50).

A.- 89.900 Lbs.

B.- 90.000 Lbs

C.- 90.100 Lbs.

48.- ¿Cuál es la distancia terrestre recorrida durante el ascenso en ruta para las condiciones de operación V-5? (Referencia Figuras 56, 57 y 58).

A.- 70 Millas Náuticas.

B.- 47 Millas Náuticas.

C.- 61 Millas Náuticas.

49.- ¿Cuánto combustible se consume durante el ascenso en ruta en las condiciones de operación V-1? (Referencia Figuras 56, 57 y 58).

A.- 4.100 Lbs.

B.- 3.600 Lbs.

C.- 4.000 Lbs.

50.- ¿Cuánto combustible se consume durante el ascenso en ruta en las condiciones de operación V-2? Referencia Figuras 56, 57 y 58).

A.- 2.250 Lbs.

B.- 2.600 Lbs.

C.- 2.400 Lbs.

51.- ¿Cuál es el peso del avión al término del ascenso en las condiciones de operación V-3? (Referencia Figuras 56, 57 y 58).

A.- 82.100 Lbs.

B.- 82.500 Lbs.

C.- 82.200 Lbs.

52.- ¿Cuál es el peso del avión al término del ascenso en las condiciones de operación V-5? (Referencia Figuras 56, 57 y 58).

A.- 73.000 Lbs.

B.- 72.900 Lbs.

C.- 72.800 Lbs.

53.- ¿Cuál es el EPR máximo de ascenso para las condiciones de operación T-1? (Referencia Figuras 59 y 60)

A.- 1.82.

B.- 1.96.

C.- 2.04.

54.- ¿Cuál es el EPR máximo de ascenso para las condiciones de operación T-4? (Referencia Figuras 59 y 60).

A.- 2.20.

B.- 2.07.

C.- 2.06.

55.- ¿Qué factor debe disminuir para obtener un máximo alcance, a medida que el peso disminuye?

A.- Ángulo de ataque.

B.- Altitud.

C.- Velocidad aérea.

56.- ¿Con qué procedimiento se obtiene la performance de máximo alcance de un avión turborreactor, a medida que el peso del avión disminuye?

A.- Aumentando la velocidad o la altura.

B.- Aumentando la altura o disminuyendo la velocidad.

C.- Aumentando la velocidad o disminuyendo la altitud.

57.- ¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de stall o la mínima velocidad de vuelo estable a que un avión es controlable.

A.- VS0

B.- VS

C.- VS1

58.- ¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad mínima de vuelo estable o velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje?

A.- Vs

B.- VSi

C.- VS0

59.- ¿Qué efecto tienen en la velocidad terrestre de aterrizaje los aeropuertos de gran elevación, en comparación con similares condiciones de temperatura, viento y peso del avión, en un aeropuerto

A.- Más alta que a baja elevación.

B.- Más baja que a baja elevación.

C.- La misma que a baja elevación.

60.- ¿Cómo deben aplicarse los reversos en aviones turborreactores para reducir la distancia de aterrizaje?

A.- Inmediatamente después del contacto con la pista.

B.- Inmediatamente antes del aterrizaje.

C.- Después de aplicar máximo frenado de las ruedas.

61.- Indique qué definiría mejor el término Hidroplaneo Viscoso. Es donde...

A.- el avión se desliza sobre agua detenida.

B.- el avión se desliza sobre una capa de humedad que cubre las partes pintadas o cubiertas por una capa de goma de neumático en la pista, aceiten u otras materias grasas.

C.- los neumáticos del avión se deslizan sobre una mezcla de vapor y goma derretida.

62.- ¿Qué condición dará como resultado la distancia de aterrizaje más corta con un peso de 132.500 Lbs.? (Referencia Figuras 88 y 89).

A.- Pista seca usando frenos y reverso.

B.- Pista seca usando frenos y spoilers.

C.- Pista mojada usando frenos spoilers y reverso.

63.- ¿Cuál es el peso máximo de aterrizaje que permitirá detenerse a 2000 pies del final de una pista seca de 5400 pies de largo, con reversos y spoilers inoperativos? (Referencia Figura 88).

A.- 117.500 Lbs.

B.- 136.900 Lbs.

C.- 139.500 Lbs.

64.- ¿Cuántos pies quedarán remanentes luego de aterrizar en una pista mojada de 6.000 pies con reversos inoperativos y 122.000 Lbs. de peso? (Referencia Figura 89).

A.- 2200

B.- 2750

C.- 3150

65.- ¿Cuál es la distancia de transición al aterrizar en una pista con hielo (icy runway) y con 134.000 Lbs. de peso? (Referencia Figura 90).

A.- 400 pies.

B.- 950 pies.

C.- 1350 pies.

66.- ¿Cuál es el peso máximo de aterrizaje que permitirá detener el avión 500 pies antes del final de una pista con hielo (Icy) y de 5200 pies de largo?. (Referencia Figura 90).

A.- 150.000 Lbs.

B.- 137.000 Lbs.

C.- 155.000 Lbs.

67.- ¿Cuánto es la distancia de aterrizaje en una pista contaminada con hielo, con reversos inoperativos y con un peso de 125.000 Lbs. (Referencia Figura 90).

A.- 4.500 pies

B.- 4.750 pies

C.- 5.800 pies

68.- ¿Cuánto se reducirá la distancia de aterrizaje usando 15º de flaps en lugar de 0º, con un peso de aterrizaje de 119.000 Lbs.? (Referencia Figura 91).

A.- 500 pies

B.- 800 pies

C.- 2.700 pies

69.- Marque cuáles son, en la debida secuencia, las componentes fundamentales de un motor turborreactor:

A.- Difusor, compresor, cámara de combustión, turbina (s), toberas de escape.

B.- Compresor, cámara de combustión, difusor, turbina (s), tobera de escape.

C.- Difusor, turbina (s), cámara de combustión, tobera de escape.

70.- En la operación de aviones turborreactores comerciales, en el despegue la V2 debe alcanzarse:

A.- Antes de alcanzar 20 pies de altura sobre la pista.

B.- Antes de alcanzar 35 pies de altura sobre la pista.

C.- Antes de alcanzar 50 pies de altura sobre la pista.

Materia : **PESO Y BALANCE E.O.V.**

Cantidad de Preguntas : **69**

1.- ¿Cuál es el CG en porcentaje MAC para la distribución de carga WT-1? (Referencia, Figuras 76, 79 y 80).

A.- 26.0 % MAC.

B.- 27.1 % MAC.

C.- 27.9 % MAC.

2.- ¿A cuántas pulgadas detrás del DATUM se sitúa el CG en la distribución de carga WT-2? (Referencia, Figuras 76, 79 y 80).

A.- 908.8 pulgadas

B.- 909.6 pulgadas

C.- 910.7 pulgadas

3.- ¿Cuál es el CG en porcentaje de MAC para la distribución de carga WT-3? (Referencia, Figuras 76, 79 y 80).

A.- 27.8 % MAC.

B.- 28.9 % MAC.

C.- 29.1 % MAC.

4.- ¿Cuál es el CG en porcentaje de MAC para la distribución de carga WT- 7? (Referencia Figuras 77, 79 y 80).

A.- 21.6 % MAC.

B.- 22.9 % MAC.

C.- 24.0 % MAC.

5.- ¿Cuál es el índice del peso total para la distribución de carga WT-9?(Referencia. (Figuras 77, 79 y 80).

A.- 169.755,2 Índice

B.- 158.797,9 Índice

C.- 186.565,5 Índice

6.- ¿Cuál es el CG en porcentaje de MAC para la distribución de carga WT- 11? (Referencia, Figuras 78, 79 y 80).

A.- 26.8 % MAC.

B.- 27.5 % MAC.

C.- 28.6 % MAC.

7.- ¿Cuál es el CG en porcentaje de MAC para la distribución de carga WT-14? (Referencia Figuras 78, 79 y 80).

A.- 30.1 % MAC.

B.- 29.5 % MAC.

C.- 31.5 % MAC.

8.- ¿Cuál es el ajuste (setting) de compensador (trim) para la condición de operación A-3? (Referencia, Figuras 45, 46 y 47).

A.- 18 % MAC.

B.- 20 % MAC.

C.- 22 % MAC.

9.- ¿Cuál es el ajuste de compensador (trim) para la condición de operación A-4? (Referencia, Figuras 45, 46 y 47).

A.- 26 % MAC.

B.- 22 % MAC.

C.- 18 % MAC.

10.- ¿Cuál es el ajuste (setting) de compensador (trim) para la condición de operación R-2? (Referencia, Figuras 53 y 55).

A.- 5-3/4 ANU.

B.- 7 ANU.

C.- 6-3/4 ANU.

11.- ¿Cuál es el ajuste (setting) de compensador (trim) para la condición de operación R-4? (Referencia, Figuras 53 y 55).

A.- 4-1/4 ANU.

B.- 4-1/2 ANU.

C.- 5 ANU.

12.- ¿Cuál es el ajuste (setting) de compensador (trim) para la condición de operación G-1? (Referencia, Figuras 81 y 83).

A.- 4 ANU.

B.- 4-1/2 ANU.

C.- 4-3/4 ANU.

13.- ¿Cuál es el ajuste (setting) de compensador (trim) para la condición de operación G-3? (Referencia, Figuras 81 y 83).

A.- 3-3/4 ANU.

B.- 4 ANU.

C.- 4-1/4 ANU.

14.- ¿Cuál es el ajuste (setting) de compensador (trim) para la condición de operación G-4? (Referencia, figuras 81 y 83).

A.- 2-3/4 ANU.

B.- 4 ANU.

C.- 2-1/2 ANU.

15.- ¿Cuál es el nuevo CG si el peso del compartimiento delantero es retirado, de acuerdo a la condición de carga WS -1? (Referencia, Figura 44).

A.- 27.1 % MAC.

B.- 26.8 % MAC.

C.- 30.0 % MAC.

16.- ¿Dónde queda el nuevo CG si el peso es agregado al compartimiento trasero de acuerdo a las condiciones de carga WS - 2? (Referencia, Figura 44).

A.- +17.06 Brazo de índice.

B.- +14.82 Brazo de índice.

C.- +12.13 Brazo de índice.

17.- ¿Cuál es el nuevo CG si el peso es retirado del compartimiento delantero de acuerdo a las condiciones de carga WS – 5 (Referencia, Figura 44).

A.- 31.9 % MAC.

B.- 19.1 % MAC.

C.- 35.2 % MAC.

18.- ¿Cuál es el nuevo CG si el peso es cambiado desde el compartimiento delantero al compartimiento trasero de acuerdo a las condiciones de carga WS - 1? (Referencia, Figura 44).

A.- 15.2 % MAC

B.- 29.8 % MAC

C.- 30.0 % MAC

19.- ¿Cuál es el nuevo CG si el peso es cambiado desde el compartimiento trasero al compartimiento delantero de acuerdo a las condiciones de carga WS-2? (Referencia, Figura 44).

A.- 26.1 % MAC

B.- 20.5 % MAC

C.- 22.8 % MAC

20.- ¿Cuál es el nuevo CG si el peso es cambiado desde el compartimiento trasero al compartimiento delantero de acuerdo a las condiciones de carga WS-4 ? (Referencia, Figura 44).

A.- 37.0 % MAC.

B.- 23.5 % MAC.

C.- 24.1 % MAC.

21.- ¿Cuál es el nuevo CG si el peso es cambiado desde el compartimiento delantero al compartimiento trasero de acuerdo a las condiciones de carga WS-5 ? (Referencia, Figura 44).

A.- + 19.15 Brazo de índice

B.- + 13.93 Brazo de índice

C.- - 97.92 Brazo de índice

22.- ¿Cuál es el peso máximo que se puede llevar en un pallet cuya dimensión es 76 x 76 pulgadas? Resistencia del piso.....186 lbs/pié2. Peso del pallet.....93 lbs., Elementos de anclaje.....39 lbs.

A.- 7.421,3 Libras.

B.- 7.250,3 Libras.

C.- 7.328,7 Libras.

23.- ¿Cuál es el peso máximo que se puede llevar en un pallet cuya dimensión es 36 x 48 pulgadas? Resistencia del piso.....169 lbs/pié2; Peso del pallet.....47 lbs.; Elementos de anclaje.....33 lbs.

A.- 1.948,0 Libras

B.- 1.995,0 Libras

C.- 1.981,0 Libras

24.- ¿Cuál es el peso máximo que se puede llevar en un pallet cuya dimensión es 76 x 74 pulgadas? Resistencia del piso.....176 lbs/pié2; Peso del pallet.....77 lbs.; Elementos de anclaje.....29 lbs.

A.- 6.767,8 Libras.

B.- 6.873,7 Libras.

C.- 6.796,8 Libras.

25.- ¿Cuál es el peso máximo que se puede llevar en un pallet cuya dimensión es 81 x 83 pulgadas? Resistencia del piso.....180 lbs/pié2; Peso del pallet…..82 lbs.; Elementos de anclaje…..31 lbs.

A.- 8.403,7 Libras.

B.- 8.321,8 Libras.

C.- 8.290,8 Libras.

26.- ¿A qué distancia en pulgadas desde el Datum se encuentra el CG bajo las condiciones de carga BE-1? (Referencia, Figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- Estación 290,3

B.- Estación 285,8

C.- Estación 291,8

27.- ¿A qué distancia en pulgadas desde el Datum se encuentra el CG bajo las condiciones de carga BE-2? (Referencia, Figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- Estación 295,2

B.- Estación 292,9

C.- Estación 293,0

28.- ¿A qué distancia en pulgadas desde el Datum se encuentra el CG bajo las condiciones de carga BE-3? (Referencia, Figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- Estación 288,2

B.- Estación 285,8

C.- Estación 290,4

29.- ¿A qué distancia en pulgadas desde el Datum se encuentra el CG bajo las condiciones de carga BE-4? (Referencia, Figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- Estación 297,4

B.- Estación 299,6

C.- Estación 297,7

30.- ¿A qué distancia en pulgadas desde el Datum se encuentra el CG bajo las condiciones de carga BE-5? (Referencia figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- Estación 288,9

B.- Estación 290,5

C.- Estación 289,1

31.- ¿Cuál es el cambio de CG si los pasajeros de la fila 1 son cambiados a asientos de la fila 9 bajo las condiciones de carga BE-1? (Referencia, Figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- 1,5 Pulgadas atrás.

B.- 5,6 Pulgadas atrás.

C.- 6,2 Pulgadas atrás.

32.- ¿Cuál es el cambio de CG si los pasajeros de la fila 1 son movidos a la fila 8, y los pasajeros de la fila 2 son cambiados a la fila 9 bajo las condiciones de carga BE-2? (Referencia, Figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- 9,2 Pulgadas atrás.

B.- 5,7 Pulgadas atrás

C.- 7,8 Pulgadas atrás.

33.- ¿Cuál es el cambio de CG si cuatro pasajeros que pesan 170 libras son agregados: dos a los asientos de la fila 6 y dos a los asientos de la fila 7 bajo las condiciones de carga BE-3? (Referencia, Figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- 3,5 Pulgadas atrás.

B.- 2,2 Pulgadas atrás.

C.- 1,8 Pulgadas atrás.

34.- ¿Cuál es el cambio de CG si todos los pasajeros de la fila 2 y 4 son desembarcados bajo las condiciones de carga BE-4 ? (Referencia figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- 2,5 Pulgadas atrás.

B.- 2,5 Pulgadas adelante.

C.- 2.0 Pulgadas atrás.

35.- ¿Cuál es el desplazamiento de CG si los pasajeros de la fila 8 son movidos a la fila 2, y los pasajeros de la fila 7 son cambiados a la fila 1 bajo las condiciones de carga BE-5? (Referencia, Figuras 3, 6, 8, 9,10, y 11).

A.- 1,0 Pulgadas adelante.

B.- 8,9 Pulgadas adelante.

C.- 6,5 Pulgadas adelante.

36.- ¿Cuál es el CG en pulgadas desde el Datum bajo las condiciones de carga BE-7? (Referencia, Figuras 4,7,9,10 y 11).

A.- Estación 296,0

B.- Estación 297,8

C.- Estación 299,9

37.- ¿Cuál es el CG en pulgadas desde el Datum bajo las condiciones de carga BE-8 ? (Referencia, Figuras 4,7,9,10 y 11).

A.- Estación 297,4

B.- Estación 298,1

C.- Estación 302,0

38.- ¿Cuál es el CG en pulgadas desde el Datum bajo las condiciones de carga BE-9? (Referencia figuras 4,7,9,10 y 11).

A.- Estación 296,7

B.- Estación 297,1

C.- Estación 301,2

39.- ¿Cuál es el cambio de CG si 300 libras de la sección A son movidas a la sección H bajo las condiciones de carga BE-6? (Referencia, Figuras 4,7,9,10 y 11).

A.- 4,1 Pulgadas atrás.

B.- 3,5 Pulgadas atrás.

C.- 4,0 Pulgadas atrás.

40.- ¿Cuál es el cambio de CG si la carga de la sección F es movida a la sección A, y 200 libras de carga de la sección G son agregadas a la sección B bajo las condiciones de carga BE-7? (Referencia, figuras 4,7,9,10 y 11).

A.- 7,5 Pulgadas adelante.

B.- 8,0 Pulgadas adelante.

C.- 8,2 Pulgadas adelante.

41.- ¿Cuál es el CG si la carga de las secciones A, B, J, K y L es retirada bajo las condiciones de carga BE-8? (Referencia, Figuras 4,7,9,10 y 11).

A.- Estación 292,7

B.- Estación 297,0

C.- Estación 294,6

42.- ¿Cuál es el CG si se carga las secciones F, G y H a su máxima capacidad bajo las condiciones de carga BE-9? (Referencia, Figuras 4,7,9,10 y 11).

A.- Estación 307,5

B.- Estación 305,4

C.- Estación 303,5

43.- ¿Qué límite es excedido bajo las condiciones de operación BE-11? (Referencia Figuras 5, 7, 9 y 11).

A.- El ZFW es excedido.

B.- El límite trasero del CG es excedido con peso de despegue.

C.- El límite trasero del CG es excedido con peso de aterrizaje.

44.- ¿Qué límite (límites) es (son) excedido (excedidos) bajo las condiciones de operación BE-12? (Referencia Figuras 5, 7, 9 y 11).

A.- El máximo ZFW es excedido.

B.- El límite trasero del CG es excedido en el aterrizaje.

C.- El ZFW y peso máximo de despegue son excedidos.

45.- ¿Qué límite (s) es (son) excedido (s) bajo las condiciones de operación BE-15? (Referencia Figuras 5, 7, 9 y 11).

A.- El peso máximo de despegue es excedido.

B.- El ZFW máximo y el límite delantero del CG de despegue son excedidos.

C.- El peso máximo de despegue y el límite delantero del CG de despegue son excedidos.

46.- ¿Cuál es el peso máximo que se puede transportar en un pallet que mide 37 x 39 pulgadas? (Referencia Figuras). Límite de resistencia de piso -115 lbs/pie2; Peso del pallet -37 lbs.; Elementos de amarre -21 lbs.

A.- 1.094,3 Libras.

B.- 1.115,3 Libras

C.- 1.129,3 Libras

47.- ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 35 x 37,5 pulgadas? Referencia Figuras. Límite de resistencia de piso -144 lbs/pie2; Peso del pallet -34 lbs.; Elementos de amarre -23 lbs.

A.- 1.278,4 Libras.

B.- 1.289,4 Libras.

C.- 1.255,4 Libras.

48.- ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 36,5 x 48,5 pulgadas? Límite de resistencia de piso -112 lbs/pie2; Peso del pallet -45 lbs.; Elementos de amarre -29 lbs.

A.- 1.331,8 Libras.

B.- 1.302,8 Libras.

C.- 1.347,8 Libras.

49.- ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 42,6 x 48,7 pulgadas? Límite de resistencia de piso -121bs/pie2; Peso del pallet –47 lbs.; Elementos de amarre -33 lbs.

A.- 1.710,2 Libras.

B.- 1.663,2 Libras.

C.- 1.696,2 Libras.

50.- ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 24,6 x 68,7 pulgadas? Límite de resistencia de piso -85 lbs/pie2; Peso del pallet -44 lbs.; Elementos de amarre -29 lbs.

A.- 924,5 Libras.

B.- 968,6 Libras.

C.- 953,6 Libras.

51.- ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 33,5 x 48,5 pulgadas? Límite de resistencia de piso -66 lbs/pie2; Peso del pallet -34 lbs.; Elementos de amarre -29 lbs.

A.- 744,6 Libras.

B.- 681,6 Libras.

C.- 663,0 Libras.

52.- ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 36,5 x 48,5 pulgadas? Límite de resistencia de piso -107 lbs/pie2 Peso del pallet -37 lbs. Elementos de amarre -33 lbs.

A.- 1.295,3 Libras.

B.- 1.212,3 Libras.

C.- 1.245,3 Libras.

53.- ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 42,6 x 48,7 pulgadas? Límite de resistencia de piso -117 lbs/pie2; Peso del pallet -43 lbs.; Elementos de amarre -31 lbs.

A.- 1.611,6 Libras.

B.- 1.654,6 Libras.

C.- 1.601,6 Libras.

54.- ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 96,1 x 133,3 pulgadas?Límite de resistencia de piso -249 lbs/pie2; Peso del pallet –347 lbs.; Elementos de amarre –134 lbs.

A.- 21.669, 8 Libras.

B.- 21.803, 8 Libras.

C.- 22.120, 8 Libras.

55.- ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 98,7 x 78,9 pulgadas? Límite de resistencia de piso -183 lbs/pie2; Peso del pallet –161 lbs.; Elementos de amarre -54 lbs.

A.- 9.896,5 Libras.

B.- 9.735,5 Libras.

C.- 9.681,5 Libras.

56.- La distancia horizontal medida desde la línea de referencia (refence datum) al centro de gravedad de un peso (item), se denomina:

A.- MAC.

B.- Momento.

C.- Brazo.

57.- El Datum (línea de referencia) es una línea imaginaria desde la cual se miden los brazos para los fines de la estiba de una aeronave. La posición del Datum para cada aeronave la determina:

A.- El fabricante de la aeronave.

B.- Cada Operador.

C.- El Piloto, o el Encargado de Operaciones de Vuelo (o Despachador) en el momento de efectuar los cálculos de peso y estiba.

58.- Para los efectos de peso y estiba, por carga de combustible (fuel load) se entiende:

A.- El combustible consumible más el combustible no consumible que queda en los estanques y cañerías.

B.- Sólo el combustible consumible.

C.- El combustible consumible más una cantidad fijada para cada aeronave como combustible no consumible.

59.- En peso y estiba se entiende por LEMAC:

A.- El borde de ataque de la mayor cuerda del ala de la aeronave.

B.- La cuerda del ala utilizada para determinar los límites del centro de gravedad.

C.- El borde de ataque de la cuerda aerodinámica media.

60.- El producto del peso de un item (carga) multiplicado por su brazo desde el DATUM, se denomina:

A.- Momento.

B.- Momento Índice.

C.- LEMAC.

61.- La distancia media entre el borde de ataque y el borde de fuga de un ala, se denomina:

A.- LEMAC.

B.- MAC.

C.- DATUM.

62.- En Peso y Estiba, un momento dividido por una constante (100, 1.000 o 10.000), se denomina:

A.- Datum (o reference datum).

B.- Centro de gravedad (CG).

C.- Índice (Index).

63.- Una ubicación en una aeronave, que se identifica por un número que representa su distancia a la línea de referencia o datum, se conoce como:

A.- Estación (Station).

B.- Línea de Referencia (Datum).

C.- Brazo (Arm)

64.- El peso del avión que incluye a la tripulación con todos los elementos para el vuelo, pero sin la carga de pago o combustible, se conoce como:

A.- Peso con combustible cero (ZFW).

B.- Peso básico de operación.

C.- Peso vacío de la aeronave.

65.- El peso vacío de una aeronave, incluye:

A.- Estructura, motores y equipos fijos permanentemente instalados en la aeronave.

B.- Lo indicado en A anterior, más líquido hidráulico, aceite y combustible que no se puede drenar (residual).

C.- Lo indicado en A y B anterior, excluyendo el líquido hidráulico.

66.- El peso con combustible cero (ZFW) para cada vuelo en particular, está constituido por:

A.- El peso de operación más la carga de pago.

B.- El peso de operación más los líquidos que no se pueden drenar (residuales): hidráulico, aceite, combustible no utilizable, etc.

C.- El peso vacío de la aeronave más la carga de pago.

67.- El peso máximo de despegue es:

A.- El peso de plataforma (ramp or taxi) menos el combustible consumido durante el rodaje y la prueba de motores y sistemas, cuando es necesario probar dichos elementos.

B.- Es el peso de operación menos el combustible consumido durante el rodaje y la prueba de motores y sistemas, cuando es necesario verificar estos elementos antes del despegue.

C.- Es el máximo peso permitido al inicio de la carrera de despegue.

68.- Marque la aseveración correcta con relación al peso y estiba de una aeronave:

A.- Los límites del centro de gravedad de la aeronave los establece el Piloto, o el Encargado de Operaciones de Vuelo, o el Despachador, para cada vuelo en particular.

B.- Estibar un avión dejando su centro de gravedad hacia atrás, fuera de los límites establecidos tiene los efectos más perjudiciales, especialmente en su estabilidad longitudinal y en su habilidad para recuperar una pérdida de sustentación (stall).

C.- El consumo del combustible en vuelo, incluyendo a los aviones con ala en flecha, no afecta la posición del centro de gravedad.

69.- Marque la (s) aseveración (es) incorrecta (s) con relación al Peso y Estiba de una aeronave.

A.- No es necesario que el operador de las aeronaves establezca un sistema para que personal responsable mantenga antecedentes (record) completos, actualizados y continuos sobre el peso y C.G de cada aeronave; ello corresponde al fabricante.

B.- Todo piloto debe ser capaz de resolver en forma precisa y rápida los problemas que involucran agregar, quitar o modificar la posición de la carga o de los pasajeros de una aeronave, aún cuando se disponga de otro personal especializado para ello.

C.- Cuando una aeronave es sometida a reparaciones mayores, e incluso periódicamente, debe pesarse para actualizar su peso vacío y su C.G. de peso vacío.

Materia REGLAMENTACION E.O.V.

Cantidad de Preguntas 69

1.- ANTES DEL DESPEGUE, EL PILOTO AL MANDO DE UN AVIÓN QUE TRANSPORTA PASAJEROS DEBE ASEGURARSE QUE TODOS LOS PASAJEROS HAN SIDO INSTRUÍDOS SOBRE EL EQUIPO DE OXÍGENO. ESTE PROCEDIMIENTO ES OBLIGATORIO CUANDO:

A - EL VUELO SE REALICE SOBRE 8.000 PIES POR MÁS DE 30 MINUTOS.
B - EL VUELO SE REALICE SOBRE 14.000 PIES POR MÁS DE 10 MINUTOS.
C - SE PRESCRIBA (EXISTA) LA POSIBILIDAD DE SUMINISTRO DE OXÍGENO A LOS PASAJEROS DURANTE EL VUELO.

2.- ¿A QUIÉNES COMPRENDE EL TÉRMINO "MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN"?

A - A LOS PILOTOS, AL OPERADOR DE SISTEMAS O AL NAVEGANTE DEL AVIÓN, SI CORRESPONDE.
B - A TODA PERSONA QUE SE LE ASIGNAN FUNCIONES DENTRO DE UNA AERONAVE EN VUELO.
C - A TODA PERSONA QUE SE LE ASIGNAN FUNCIONES DENTRO DE UNA AERONAVE EN VUELO, EXCEPTO LOS PILOTOS Y EL OPERADOR DE SISTEMA, SI CORRESPONDE.

3.- ¿BAJO QUÉ CONDICIONES SE REQUIERE QUE UN OPERADOR DE SISTEMAS (FLIGHT ENGINEER) INTEGRE LA TRIPULACIÓN DE VUELO?

A - CUANDO SE EFECTÚA UN VUELO DE PRUEBA MIENTRAS SE TRANSPORTA CARGA DE PAGO.
B - CUANDO EL AVIÓN ES UN TURBORREACTOR PESADO PROPULSADO POR MÁS DE DOS MOTORES.
C - CUANDO ASÍ LO REQUIERE LA CERTIFICACIÓN DEL AVIÓN Y/O LO ESPECIFICA SU MANUAL DE OPERACIONES.

4.- ¿CUÁNTO ES EL MÍNIMO DE AUXILIARES DE CABINA REQUERIDOS EN UN AVIÓN CON UNA CAPACIDAD DE 333 ASIENTOS INSTALADOS PARA PASAJEROS Y QUE TRANSPORTA 296 PASAJEROS?

A - SIETE.
B - SEIS.
C - CINCO.

5.- ¿CUÁNTO ES EL MÍNIMO DE AUXILIARES DE CABINA REQUERIDOS EN UN AVIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE TIENE INSTALADOS 188 ASIENTOS PARA PASAJEROS, PERO QUE LLEVA SÓLO 117 PASAJEROS A BORDO?

A - CINCO.
B - CUATRO.
C - TRES.

6.- DE ACUERDO A LO PRESCRITO EN EL REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE AVIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO, EL CONCEPTO DE "VUELOS DE LARGA DISTANCIA" ES APLICABLE A OPERACIONES EFECTUADAS CON AVIONES BIMOTORES O MAS MOTORES DE CAPACIDAD DE MÁS DE 30 PASAJEROS Y CUYA RUTA INCLUYA CUALQUIER PUNTO QUE CON RESPECTO A UN AERÓDROMO ADECUADO DE ATERRIZAJE, SE ENCUENTRE A MÁS DE:

A - 30 MINUTOS O MÁS.
B - 45 MINUTOS O MÁS.
C - 60 MINUTOS O MÁS.

7.- DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE ES LA DISTANCIA QUE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA HA ESTABLECIDO COMO ADECUADA PARA DESPEGAR Y ASCENDER HASTA UNA ALTURA DE:

A - 35 PIES.
B - 50 PIES.
C - 75 PIES.

8.- EL ÁREA DE UN AERÓDROMO TERRESTRE DESTINADA AL EMBARQUE, DESEMBARQUE DE PASAJEROS O CARGA, ESTACIONAMIENTO Y CARGUÍO DE COMBUSTIBLE DE AERONAVES, SE DENOMINA:

A - LOSA DE ESTACIONAMIENTO.
B - ÁREA DE MANIOBRAS.
C - PLATAFORMA.

9.- EL MÁXIMO PERÍODO DE SERVICIO DE VUELO (PSV) EN 24 HORAS, PARA UNA TRIPULACIÓN COMPUESTA POR DOS PILOTOS, Y QUE EFECTÚA OPERACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO, ES DE:

A - 08:00 HORAS.
B - 10:00 HORAS.
C - 12:00 HORAS.

10.- EL MÁXIMO PERÍODO DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO MÉDICO DE UNA LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA, ES DE:

A - SEIS MESES.
B - OCHO MESES.
C - DOCE MESES.

11.- EL MÁXIMO TIEMPO DE VUELO REGLAMENTARIO EN 24 HORAS CONSECUTIVAS, EN VUELOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, PARA UNA TRIPULACIÓN COMPUESTA POR TRES PILOTOS ES DE:

A - 10 HORAS.
B - 12 HORAS.
C - 14 HORAS.

12.- EL PROPÓSITO DEL ATC (AIR TRAFFIC CONTROLER) ES:

A - NOTIFICAR SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.
B - ENTREGAR SERVICIOS DE INFORMACIÓN DE VUELO.
C - PREVENIR COLISIONES, ACELERAR Y MANTENER ORDENADAMENTE EL MOVIMIENTO DEL TRÁNSITO AÉREO.

13.- EL REGLAMENTO DE OPERACIONES DE AVIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO ESTABLECE EL NÚMERO MÍNIMO DE EXTINTORES QUE DEBE LLEVAR UN AVIÓN. ESTA CANTIDAD DE EXTINTORES ESTÁ DETERMINADA POR:

A - LA CAPACIDAD DE ASIENTOS DE PASAJEROS DEL AVIÓN.
B - EL NÚMERO DE PASAJEROS QUE SE TRANSPORTA.
C - EL VOLUMEN DE LA CABINA DE CARGA O PASAJEROS.

14.- ¿EN CASO DE INCAPACITACIÓN EN VUELO DEL OPERADOR DE SISTEMAS, QUIÉN PUEDE DESEMPEÑAR LAS FUNCIONES DE ÉSTE?

A - SOLAMENTE EL COPILOTO.
B - CUALQUIER MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE ESTÉ CAPACITADO PARA ELLO.
C - CUALESQUIERA DE LOS PILOTOS, SIEMPRE QUE SEAN TITULARES DE UNA LICENCIA DE OPERADOR DE SISTEMAS.

15.- EN CHILE, EN TODAS LAS OPERACIONES AEROTERRESTRES, EXCEPTO PARA EL DESPEGUE Y EL ATERRIZAJE, LA DIRECCIÓN DEL VIENTO SE PROPORCIONA:

A - EN GRADOS MAGNÉTICOS.
B - SEGÚN SU DERROTA MAGNÉTICA.
C - EN GRADOS VERDADEROS.

16.- EN CHILE, UNA AERONAVE CON PLAN DE VUELO VFR VOLARÁ EN UNA DERROTA MAGNÉTICA DE 350°. INDIQUE CUÁL DE LAS SIGUIENTES ALTITUDES ES LA REGLAMENTARIA A MANTENER.

A - 18.500 PIES.
B - 19.000 PIES.
C - 19.500 PIES.

17.- EN CHILE, UNA AERONAVE SE ENCUENTRA VOLANDO EN CRUCERO (VUELO NIVELADO), CON PLAN DE VUELO VFR EN EL CURSO MAGNÉTICO 200°. INDIQUE CUÁL DE LAS SIGUIENTES ALTITUDES ES LA REGLAMENTARIA A MANTENER.

A - 19.000 PIES.
B - 18.500 PIES.
C - 19.500 PIES.

18.- EN OPERACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO, EFECTUADAS CON AVIONES TURBORREACTORES, EL MÍNIMO COMBUSTIBLE REQUERIDO PARA EL DESPACHO ES EL NECESARIO PARA VOLAR DESDE EL AERÓDROMO DE ORIGEN AL DE DESTINO, MÁS EL COMBUSTIBLE PARA VOLAR DESDE LA APROXIMACIÓN FRUSTRADA EN EL DESTINO HASTA LA ALTERNATIVA, MÁS:

A - EL COMBUSTIBLE PARA 30 MINUTOS DE ESPERA A NIVEL DE CRUCERO, MÁS COMBUSTIBLE PARA CONTINGENCIAS.
B - EL COMBUSTIBLE PARA 30 MINUTOS DE VUELO A 1.500 PIES DE ALTURA EN CIRCUITO DE ESPERA (HOLDING) SOBRE EL AERÓDROMO DE ALTERNATIVA, MÁS COMBUSTIBLE PARA CONTINGENCIAS.
C - EL COMBUSTIBLE PARA 45 MINUTOS DE ESPERA SOBRE EL AERÓDROMO ALTERNATIVA, MÁS UNA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE ADICIONAL PARA CONTINGENCIAS.

19.- EN OPERACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO, EL MÁXIMO TIEMPO DE VUELO REGLAMENTARIO, PARA UNA TRIPULACIÓN MÍNIMA, PROGRAMADA PARA EFECTUAR UN VUELO CON 8 ATERRIZAJES, ES DE:

A - 6 HORAS Y 30 MINUTOS.
B - 7 HORAS Y 30 MINUTOS.
C - 8 HORAS.

20.- EN OPERACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO, EL MÍNIMO LARGO DE PISTA REGLAMENTARIO EN EL AERÓDROMO DE ALTERNATIVA ES EL NECESARIO PARA DETENER LA AERONAVE EN EL ATERRIZAJE, EN:

A - EL 70% DE LA PISTA DISPONIBLE.
B - EL 75% DE LA PISTA DISPONIBLE.
C - EL 80% DE LA PISTA DISPONIBLE.

21.- ENTRE LA PUESTA Y LA SALIDA DEL SOL, TODAS LAS AERONAVES QUE OPEREN EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO DE UN AERÓDROMO OSTENTARÁN:

A - LAS LUCES ANTICOLISIÓN Y ESTROBOSCÓPICAS.
B - LAS LUCES DE NAVEGACIÓN Y ANTICOLISION

22.- EN VUELOS DE TRANSPORTE PÚBLICO SIEMPRE SE DEBE PREPARAR, ANTES DEL VUELO, UN PLAN OPERACIONAL DE VUELO. ESTOS PLANES OPERACIONALES DE VUELO SE DEBEN CONSERVAR DURANTE UN TIEMPO MÍNIMO DE:

A - SEIS MESES.
B - DOCE MESES.
C - DIECIOCHO MESES.

23.- INDIQUE CUÁL DE LOS SIGUIENTES REQUERIMIENTOS CONSTITUYE PARTE DEL REQUISITO DE EXPERIENCIA RECIENTE PARA UN PILOTO AL MANDO.

A - HABER EFECTUADO COMO MÍNIMO UN ATERRIZAJE CON FALLA SIMULADA DEL MOTOR MÁS CRÍTICO EN LOS ÚLTIMOS 90 DÍAS.
B - HABER EFECTUADO COMO MÍNIMO UNA APROXIMACIÓN ILS HASTA LA DH PUBLICADA Y ATERRIZAJE DESDE ESTA APROXIMACIÓN EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES.
C - HABER EFECTUADO COMO MÍNIMO TRES DESPEGUES Y TRES ATERRIZAJES EN EL MISMO TIPO DE AVIÓN EN LOS ÚLTIMOS 60 DÍAS.

24.- INDIQUE EN CUÁL DE LAS SIGUIENTES CIRCUNSTANCIAS UN PILOTO AL MANDO REQUIERE SER TITULAR DE UNA HABILITACIÓN DE TIPO:

A - CUANDO VUELA UN AVIÓN CERTIFICADO PARA SER OPERADO CON MÁS DE UN PILOTO.
B - CUANDO VUELA UN AVIÓN CUYO MÁXIMO PESO DE DESPEGUE ES DE MÁS DE 12.500 LBS.
C - CUANDO VUELA UN AVIÓN MULTIMOTOR CON UN PESO MÁXIMO DE DESPEGUE DE MÁS DE 6.000 LBS.

25.- INDIQUE LA ASEVERACIÓN CORRECTA CON RELACIÓN A LAS OPERACIONES ILS CATEGORÍA III.

A - LAS OPERACIONES FAIL-PASSIVE ESTÁN LIMITADAS A ILS CATEGORÍA IIIB.
B - LAS OPERACIONES FAIL-PASSIVE SE LLEVAN A CABO CON UNA DH DE 50 PIES
C - LAS OPERACIONES ILS CAT III FAIL-OPERATIONAL ESTÁN LIMITADAS A UNA DH DE 50 PIE

26.- INDIQUE LA ASEVERACIÓN CORRECTA CON RELACIÓN A LAS OPERACIONES ILS CATEGORÍA II Y III.

A - LA HABILITACIÓN IFR AUTORIZA A SU TITULAR A EFECTUAR OPERACIONES ILS CATEGORÍA II Y III, SIEMPRE QUE EL AVIÓN Y EL AEROPUERTO ESTÉN EQUIPADAS PARA ELLO.
B - PARA EFECTUAR OPERACIONES ILS CATEGORÍA II O III EL TITULAR DE LA LICENCIA DEBE TENER CONSIGNADA EN SU LICENCIA ESTA HABILITACIÓN, CON INDICACIÓN DEL TIPO DE MATERIAL AUTORIZADO Y LA FUNCIÓN CORRESPONDIENTE (PIC SIC).
C - LA HABILITACIÓN CATEGORÍA II O III ESTAMPADA EN LA LICENCIA, AUTORIZA A SU TITULAR A EFECTUAR ESTAS OPERACIONES EN CUALQUIER TIPO DE AVIÓN EQUIPADO PARA ELLO.

27.- INDIQUE LA ASEVERACIÓN CORRECTA CON RELACIÓN A MANTENER DOS O MÁS "HABILITACIONES DE TIPO DE AERONAVE" EN UNA LICENCIA DE VUELO.

A - EL TITULAR DEBE SOMETERSE CADA SEIS MESES AL ENTRENAMIENTO PERIÓDICO REQUERIDO PARA CADA TIPO DE AVIÓN, Y NO LE ES APLICABLE EL PROCEDIMIENTO DE EFECTUAR LOS ENTRENAMIENTO A INTERVALOS NO MAYORES DE (8) OCHO MESES NI MENORES DE (4) CUATRO MESES.
B - EN CHILE NO SE AUTORIZA LA DOBLE HABILITACIÓN DE TIPO.
C - LA DOBLE HABILITACIÓN DE TIPO SÓLO ES POSIBLE SI UNA HABILITACIÓN ES DE AVIÓN Y LA OTRA DE HELICÓPTERO.

28.- INDIQUE LA ASEVERACIÓN CORRECTA CON RESPECTO A UN ESPACIO AÉREO ATS, CLASE A.

A - SÓLO SE PERMITEN VUELOS IFR.
B - SÓLO SE AUTORIZAN VUELOS VFR.
C - SE PERMITEN VUELOS IFR Y VFR.

29.- LA ABREVIATURA UTILIZADA PARA INFORME METEOROLÓGICO AERONÁUTICO ORDINARIO ES:

A - TAF.
B - IMO.
C - METAR.

30.- LA ABREVIATURA UTILIZADA PARA PRONÓSTICO DE AERÓDROMO ES:

A - TAF
B - PDA
C - METAR

31.- LA AUTORIZACIÓN PARA RODAR HACIA UNA PISTA PERMITE TAMBIÉN:

A - CRUZAR INTERSECCIONES DE PISTA SI EL PILOTO VERIFICA QUE NO HAY TRÁFICO ESENCIAL.
B - UTILIZAR LAS CALLES DE RODAJE DESIGNADAS Y CRUZAR INTERSECCIONES DE OTRAS CALLES DE RODAJE.
C - INGRESAR A LA PISTA DESIGNADA PARA EL DESPEGUE SI EL CONTROL DEL AERÓDROMO LE TRANSMITE LUZ BLANCA FIJA.

32.- LA COMPETENCIA DEL TITULAR DE UNA HABILITACIÓN IFR SE DEBE DEMOSTRAR:

A - DOS VECES CADA 12 MESES CONSECUTIVOS, A INTERVALOS NO MAYORES DE 8 MESES NI MENORES DE 4 MESES.
B - SI SE ES PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA, CADA 4 MESES.
C - DOS VECES AL AÑO, INTERVALOS NO MAYORES DE CINCO MESES.

33.- LA DIRECCIÓN DEL VIENTO, EXCEPTO PARA EL DESPEGUE Y EL ATERRIZAJE, SE PROPORCIONA EN:

A - GRADOS MAGNÉTICOS.
B - GRADOS VERDADEROS.
C - GRADOS VERDADEROS CORREGIDOS POR LA VARIACIÓN DEL LUGAR.

34.- LA DISTANCIA DE ATERRIZAJE REQUERIDA EN UN AERÓDROMO DE ALTERNATIVA, DETERMINADA SEGÚN EL MANUAL DE VUELO DEL AVIÓN, NO EXCEDERÁ DEL ___ POR CIENTO DE LA DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE. (RESPONDA LO QUE CORRESPONDE AL ESPACIO EN BLANCO Y SUBRAYADO; CONSIDERE QUE SON OPERACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO).

A - 50
B - 60
C - 70

35.- LA DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE SE ABREVIA O IDENTIFICA COMO:

A - TORA.
B - TODA.
C - DDD.

36.- LA EXIGENCIA DE CONTAR CON UN SISTEMA DE ALERTA DE LA PROXIMIDAD DEL TERRENO (GPWS) ES APLICABLE A LAS AERONAVES TURBORREACTORES CON CAPACIDAD SUPERIOR A:

A - 10 ASIENTOS DE PASAJEROS.
B - 19 ASIENTOS DE PASAJEROS.
C - 30 ASIENTOS DE PASAJEROS.

37.- LA FRASEOLOGÍA QUE DEBE UTILIZAR UN PILOTO DE UNA AERONAVE INTERCEPTADA Y QUE SIGNIFICA "HE SIDO OBJETO DE APODERAMIENTO ILÍCITO", ES:

A - WILCO.
B - HIJAK.
C - CAN NOT.

38.- LA INSTRUCCIÓN QUE DEBE CUMPLIR UN COPILOTO (SEGUNDO AL MANDO) DE UN AVIÓN DETERMINADO (EJ: B-737) PARA PODER DESEMPEÑARSE COMO PILOTO AL MANDO DE ESE MISMO AVIÓN, SE DENOMINA:

A - INSTRUCCIÓN DE DIFERENCIA.
B - INSTRUCCIÓN DE ASCENSO DE MATERIAL.
C - INSTRUCCIÓN PERIÓDICA.

39.- LA INSTRUCCIÓN QUE DEBE CUMPLIR UN TRIPULANTE QUE NO HA SIDO HABILITADO PREVIAMENTE, NI HA VOLADO OTRO AVIÓN SIMILAR DEL MISMO GRUPO (EJ: TURBORREACTOR), SE DENOMINA:

A - INSTRUCCIÓN INICIAL.
B - INSTRUCCIÓN DE TRANSICIÓN.
C - INSTRUCCIÓN DE ASCENSO DE MATERIAL.

40.- LA OBLIGACIÓN DE LLEVAR A BORDO CHALECOS SALVAVIDAS PARA LOS PASAJEROS ES APLICABLE A LOS AVIONES MULTIMOTORES CUANDO VUELAN SOBRE EL AGUA A UNA DISTANCIA DE LA COSTA DE...

A - MÁS DE 50 MILLAS NÁUTICAS.
B - MÁS DE 100 MILLAS NÁUTICAS.
C - MÁS DE 400 MILLAS NÁUTICAS.

41.- LA PARTE DEL AERÓDROMO QUE SE UTILIZA PARA EL DESPEGUE, ATERRIZAJE Y RODAJE DE AERONAVES, EXCLUYÉNDOSE LAS PLATAFORMAS, SE DENOMINA

A - ÁREA DE MOVIMIENTO.
B - ÁREA DE MANIOBRAS.
C - ÁREA DE OPERACIONES AÉREAS.

42.- LA SANCIÓN QUE ESTIPULA EL CÓDIGO AERONÁUTICO PARA EL PILOTO QUE SE DESEMPEÑE EN UNA AERONAVE CON SU LICENCIA VENCIDA ES DE:

A - PRESIDIO O RECLUSIÓN MENOR O MULTA.
B - PRESIDIO O RECLUSIÓN MAYOR.
C - SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA HASTA POR UN AÑO.

43.- LAS ATRIBUCIONES Y DEBERES DEL COMANDANTE DE UNA AERONAVE MATRICULADA EN CHILE, SE REGIRÁN POR LA LEY CHILENA CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE:

A - SOBRE TERRITORIO CHILENO.
B - SOBRE TERRITORIO Y AGUAS JURISDICCIONALES CHILENAS.
C - EN TERRITORIO NACIONAL O EXTRANJERO.

44.- LA SEÑAL RADIOTELEFÓNICA QUE SIGNIFICA QUE UNA AERONAVE TIENE QUE TRANSMITIR UN MENSAJE URGENTÍSIMO RELATIVO A LA SEGURIDAD DE PERSONAS, AERONAVES, BARCOS U OTROS VEHÍCULOS, ES:

A - PAN, PAN.
B - MAYDAY.
C - SOS.

45.- LA VISIBILIDAD MÍNIMA PARA AUTORIZAR A UN AVIÓN A EFECTUAR UN VUELO VFR ESPECIAL ES DE:

A - 1.600 METROS.
B - 2.000 METROS.
C - UNA MILLA NÁUTICA.

46.- LOS MÍNIMOS ILS CATEGORÍA IIIA SON:

A - RVR 700 PIES (200 MTS) Y DH INFERIOR A 100 PIES.
B - RVR NO INFERIOR A 50 MTS Y DH 50 PIES O MENO
C - RVR 700 PIES Y DH NO INFERIOR A 100 PIES.

47.- LOS MÍNIMOS ILS CATEGORÍA II SON:

A - DH 100 PIES Y RVR 1.200 PIES.
B - DH 150 PIES Y RVR 1.600 PIES.
C - DH 200 PIES Y RVR 2.400 PIES.

48.- LOS MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA DESPEGAR O ATERRIZAR EN UN AERÓDROMO EN CONDICIONES VFR EN CHILE SON:

A - TECHO DE NUBES 500 METROS Y VISIBILIDAD 5 KILÓMETROS.
B - TECHO DE NUBES 450 METROS Y VISIBILIDAD 8 KILÓMETROS.
C - TECHO DE NUBES 450 METROS Y VISIBILIDAD 5 KILÓMETROS.

49.- LOS NOTAM REFERIDOS EXCLUSIVAMENTE A CIERTOS AEROPUERTOS Y A LAS OPERACIONES DE VUELO IFR DESDE Y HACIA ESOS AEROPUERTOS, SE IDENTIFICAN COMO:

A - NOTAM SERIE A.
B - NOTAM SERIE B.
C - NOTAM SERIE C.

50.- LOS NOTAM RELACIONADOS CON LAS OPERACIONES DE VUELO DE LOS AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS INTERNACIONALES, SE IDENTIFICAN COMO:

A - NOTAM SERIE A.
B - NOTAM SERIE B.
C - NOTAM SERIE C.

51.- PARA EL 1° DE AGOSTO SE PLANIFICA UN VUELO QUE REQUIERE DE PILOTO Y COPILOTO. AMBOS PILOTOS TIENEN CERTIFICADO MÉDICO EXTENDIDO EL 28 DE FEBRERO. PARA EFECTUAR ESTE VUELO:

A - EL PILOTO AL MANDO Y EL COPILOTO DEBEN PORTAR SU RESPECTIVA LICENCIA VIGENTE CON LAS HABILITACIONES APROPIADAS AL VUELO.
B - EL PILOTO AL MANDO SI ES PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA, DEBE OBTENER UN NUEVO CERTIFICADO

MÉDICO; NO ASÍ EL COPILOTO SI ES PILOTO COMERCIAL.
C - EL PILOTO AL MANDO Y EL COPILOTO DEBEN OBTENER NUEVO CERTIFICADO MÉDICO, O UNA EXTENSIÓN DE ÉSTE.

52.- PARA REVALIDAR LA LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA SE REQUIERE QUE EL PILOTO DEMUESTRE SU COMPETENCIA.

A - UNA VEZ CADA 12 MESES CONSECUTIVOS.
B - DOS VECES CADA 12 MESES CONSECUTIVOS.
C - UNA VEZ CADA 8 MESES CONSECUTIVOS.

53.- ¿QUÉ AERONAVES REQUIEREN QUE SU PILOTO SEA TITULAR DE LA CORRESPONDIENTE HABILITACIÓN DE TIPO VIGENTE?

A - TODAS LA AERONAVES CERTIFICADAS PARA VOLAR CON UNA TRIPULACIÓN MÍNIMA DE DOS PILOTOS.
B - TODAS LAS AERONAVES CUYO PESO MÁXIMO DE DESPEGUE SEA DE 12.500 LBS. O MÁS.
C - TODOS LOS MULTIMOTORES OPERADOS COMERCIALMENTE.

54.- ¿QUÉ LICENCIA Y HABILITACIONES SE REQUIEREN PARA SER PILOTO AL MANDO DE UN AVIÓN COMERCIAL MULTIRREACTOR PESADO CERTIFICADO PARA SER VOLADO POR UN PILOTO Y UN COPILOTO?

A - LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL CON HABILITACIÓN IFR Y ADEMÁS LA HABILITACIÓN PARA EL TIPO DE AVIÓN EN QUE SE DESEMPEÑA.
B - LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA Y HABILITACIÓN DE MULTIMOTOR.
C - LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA, HABILITACIÓN DE TIPO DEL AVIÓN EN QUE SE DESEMPEÑA Y HABILITACIÓN DE PIC (PILOTO AL MANDO).

55.- SEGÚN EL REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE AVIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO, LAS AERONAVES DEBEN ESTAR DOTADAS DE UN SISTEMA DE ILUMINACIÓN PARA LAS SALIDAS DE EMERGENCIA, CUANDO SU CAPACIDAD SEA:

A - SUPERIOR A 15 PASAJEROS.
B - SUPERIOR A 20 PASAJEROS.
C - SUPERIOR A 30 PASAJEROS.

56.- SEGÚN LA DAN 121, EL LÍMITE DE TIEMPO DE VUELO MENSUAL Y ANUAL PARA UN PILOTO ES DE:

A - 90 Y 900 HORAS RESPECTIVAMENTE.
B - 100 Y 1000 HORAS RESPECTIVAMENTE.
C - 120 Y 1200 HORAS RESPECTIVAMENTE.

57.- SEGÚN LA DAN 121, EL MÁXIMO PERÍODO DE SERVICIO DE VUELO NOCTURNO, EN 24 HORAS CONSECUTIVAS, PARA UNA TRIPULACIÓN COMPUESTA POR DOS PILOTOS ES DE:

A - 10 HORAS.
B - 12 HORAS.
C - 14 HORAS.

58.- SEGÚN LA REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA CHILENA, SE REQUIERE DE UN COPILOTO....

A - EN TODA AERONAVE QUE TRANSPORTA 10 PASAJEROS O MÁS.
B - CUANDO ASÍ LO ESPECÍFICA EL MANUAL DE VUELO DEL AVIÓN O EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DEL MISMO.
C - CUANDO SE TRANSPORTA MÁS DE 9 PASAJEROS Y EL AVIÓN NO DISPONE DE UN PILOTO AUTOMÁTICO DE TRES EJES.

59.- SEGÚN LO DISPONE EL REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE AVIONES TRANSPORTE PÚBLICO, UN PILOTO NO DEBERÁ DESEMPEÑARSE AL MANDO DE UNA AERONAVE EN VUELOS COMERCIALES, A MENOS QUE EN LOS NOVENTA DÍAS PRECEDENTES HAYA EFECTUADO EN EL MISMO TIPO DE AVIÓN, COMO MÍNIMO.

A - TRES DESPEGUES Y TRES ATERRIZAJES.
B - SEIS DESPEGUES Y SEIS ATERRIZAJES.
C - DOCE DESPEGUES Y DOCE ATERRIZAJES.

60.- UD. COMO PILOTO DESEA PLANIFICAR UN VUELO NO ITINERANTE EN QUE REQUIERE DE UNA EXPOSICIÓN METEOROLÓGICA VERBAL Y/O LOS DOCUMENTOS PERTINENTES (CARTAS DE SUPERFICIE, PRONÓSTICOS DE VIENTOS, ETC.). ESTO UD. LO DEBERÍA NOTIFICAR A LA OFICINA METEOROLÓGICA RESPECTIVA CON UNA ANTICIPACIÓN MÍNIMA DE:

A - UNA HORA.
B - TRES HORAS.
C - SEIS HORAS.

61.- UNA AERONAVE CON FALLA DE COMUNICACIONES ESTÁ ARRIBANDO A UN AERÓDROMO. EN VUELO, RECIBE DESDE EL CONTROL DEL AERÓDROMO UNA SERIE DE DESTELLOS BLANCOS. ELLO SIGNIFICA:

A - PUEDE ATERRIZAR, SIEMPRE QUE LO HAGA DENTRO DE LOS 30 MINUTOS SIGUIENTES.
B - DEBE DIRIGIRSE A SU AERÓDROMO DE ALTERNATIVA.
C - ATERRICE EN ESTE AERÓDROMO Y DIRÍJASE A LA PLATAFORMA.

62.- UNA TRIPULACIÓN DE UN VUELO COMERCIAL, INTEGRADA POR UN PILOTO Y UN COPILOTO, EL MÁXIMO TIEMPO DE VUELO REGLAMENTARIO PARA ESTA TRIPULACIÓN ES DE:

A - 8 HORAS.
B - 7 HORAS.
C - 6 HORAS.

63.- UN AVIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO CON 187 ASIENTOS PARA PASAJEROS TIENE 137 PASAJEROS A BORDO. ¿CUÁNTO ES EL MÍNIMO DE AUXILIARES DE CABINA REQUERIDOS POR LA REGLAMENTACIÓN?

A - CINCO.
B - CUATRO.
C - TRES.

64.- UN AVIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO TIENE INSTALADOS EN LA CABINA DE PASAJEROS 149 ASIENTOS PARA PASAJEROS Y 8 ASIENTOS PARA TRIPULANTES. ¿CUÁNTO ES EL MÍNIMO DE AUXILIARES DE CABINA REQUERIDOS CON 97 PASAJEROS A BORDO?

A - CUATRO.
B - TRES.
C - DOS.

65.- UN AVIÓN TIENE INSTALADOS 220 ASIENTOS DE PASAJEROS. EL NÚMERO MÍNIMO DE EXTINTORES QUE DEBE LLEVAR A BORDO ES DE:

A - DOS.
B - CUATRO.
C - OCHO.

66.- UNO DE LOS REQUISITOS PARA REVALIDAR LA LICENCIA DE ENCARGADOS DE OPERACIONES DE VUELO ES HABER DESEMPEÑADO LAS FUNCIONES CORRESPONDIENTES A SU LICENCIA DURANTE POR LO MENOS:

A - 12 MESES EN LOS ÚLTIMOS DOS AÑOS.
B - 6 MESES EN LOS ÚLTIMOS DOS AÑOS.
C - 3 MESES EN LOS ÚLTIMOS DOS AÑOS.

67.- UNO DE LOS REQUISITOS QUE ESTABLECE LA REGLAMENTACIÓN PARA ABASTECER DE COMBUSTIBLE UN AVIÓN CON PASAJEROS A BORDO ES QUE:

A - SE DISPONGA DE UN SISTEMA A PRESIÓN PARA EL CARGUÍO DE COMBUSTIBLE.
B - SE UTILICE UN SISTEMA DE CARGUÍO DE COMBUSTIBLE POR GRAVEDAD.
C - QUE TODA LA TRIPULACIÓN PERMANEZCA A BORDO DEL AVIÓN Y EN SUS PUESTOS DURANTE EL CARGUÍO.

68.- UN OPERADOR CUYAS AERONAVES FUERON CERTIFICADAS PARA OPERACIONES ILS CATEGORÍA II OBTIENE DE LA DGAC, POR PRIMERA VEZ, AUTORIZACIÓN PARA ESTE TIPO DE APROXIMACIONES. LOS MÍNIMOS QUE INICIALMENTE SE LE AUTORIZAN SON:

A - DH 100 PIES Y RVR 1.200.
B - DH 130 PIES Y RVR 1.400.
C - DH 150 PIES Y RVR 1.600.

69.- UN OPERADOR CUYAS AERONAVES SON NUEVAS Y ESTÁN EQUIPADAS DE FÁBRICA PARA EFECTUAR ATERRIZAJES ILS CATEGORÍA III, POSTULA POR PRIMERA VEZ A LA OBTENCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN PARA OPERACIONES ILS CAT II. LOS MÍNIMOS CAT II QUE SE LE PUEDEN AUTORIZAR INICIALMENTE EN CHILE, SON:

A - DH 100 PIES Y RVR 1.200.
B - DH 150 PIES Y RVR 1.600.
C - DH 150 PIES Y RVR 1.200.