



DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL  
SUBDEPARTAMENTO LICENCIAS

**Examen Teórico para obtener, TAC Habilitación**

**Tipo CL 600 TAC Latrans Air SpA web**

(Última actualización: Abril 2026)

**BIBLIOGRAFÍA**

1. **Manual del Tripulante Auxiliar de Cabina CL 600.**

**I. GENERALIDADES**

1. ¿Cuál es la capacidad máxima de pasajeros en configuración ejecutiva del CL 600?
  - a) 12.
  - b) 16.
  - c) 19.
  - d) 21.
  
2. ¿Cuál es el techo de servicio del CL 600?
  - a) FL 250.
  - b) FL 300.
  - c) FL 410.
  - d) FL 370.

**II. SISTEMA DE PRESURIZACIÓN**

3. ¿Cuál es la altitud máxima de cabina que puede mantener el sistema de presurización del CL 600 en vuelo normal?
  - a) 6.000 pies.
  - b) 8.000 pies.
  - c) 10.000 pies.
  - d) 12.000 pies.
  
4. ¿Qué ocurre si falla el sistema de presurización?
  - a) Se activa automáticamente el sistema de oxígeno de pasajeros.
  - b) Se abren las válvulas de emergencia.
  - c) Se inicia una despresurización lenta.
  - d) No ocurre nada.

**III. SISTEMA DE OXÍGENO**

5. ¿Qué tipo de sistema de oxígeno utilizan los pasajeros en el CL 600?
  - a) Botellas centrales con distribución a máscaras desplegadas.
  - b) Generadores químicos en cada asiento.
  - c) Cilindros portátiles individuales.
  - d) Ninguno.

6. ¿Qué tipo de sistema de oxígeno utilizan los pilotos en el CL 600?
- a) Botellas de oxígeno gaseoso con máscaras de presión positiva.
  - b) Generadores químicos individuales.
  - c) Máscaras quirúrgicas.
  - d) Ninguno.
7. ¿Qué tipo de máscaras se utilizan en el CL 600?
- a) Pasajeros: máscaras de tela; Pilotos: máscaras quirúrgicas.
  - b) Pasajeros: máscaras conectadas a generadores químicos; Pilotos: máscaras de presión positiva.
  - c) Pasajeros: máscaras automáticas desplegadas; Pilotos: máscaras de presión positiva.
  - d) Pasajeros: máscaras conectadas a botellas individuales; Pilotos: máscaras de tela.

**IV. SISTEMA DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

8. ¿Dónde están ubicados los extintores portátiles en el CL 600?
- a) Solo en cabina de mando.
  - b) Cabina de mando y compartimiento de pasajeros.
  - c) Solo en compartimiento de pasajeros.
  - d) No existen extintores portátiles.
9. ¿Qué limitación existe respecto al uso de extintores portátiles?
- a) Solo pueden usarse en cabina de mando.
  - b) Deben usarse únicamente en tierra.
  - c) No deben usarse en presencia de oxígeno suplementario activo.
  - d) No tienen limitaciones.

**V. EQUIPOS DE EMERGENCIA**

10. ¿Cuál de los siguientes equipos de emergencia está presente en el CL 600?
- a) Chalecos salvavidas.
  - b) Balsa.
  - c) Botiquín de primeros auxilios.
  - d) Todos los anteriores.

11. ¿Cuál es la función principal de las salidas de emergencia en el CL 600?
- a) Facilitar evacuación segura de pasajeros y tripulación.
  - b) Permitir acceso rápido al compartimiento de carga.
  - c) Ventilar la cabina en vuelo.
  - d) Servir como acceso para mantenimiento en tierra.

**VI. PROCEDIMIENTOS DE CABINA**

12. ¿Qué se debe verificar antes del despegue?
- a) Servicio completo.
  - b) Cabina segura.
  - c) Luces apagadas.
  - d) Ventanas abiertas.
13. ¿Qué significa “cabina segura”?
- a) Pasajeros tranquilos.
  - b) Servicio terminado.
  - c) Puertas abiertas.
  - d) Todo asegurado y listo para fases críticas.
14. Durante el rodaje, los pasajeros deben:
- a) Caminar libremente.
  - b) Usar teléfono.
  - c) Permanecer sentados con cinturón.
  - d) Comer.
15. Antes del aterrizaje, el TCP debe:
- a) Servir alimentos.
  - b) Asegurar cabina.
  - c) Dormir.
  - d) Abrir compartimientos.

**VII. EMERGENCIAS**

16. En una despresurización súbita:
- a) Asistir pasajeros primero.
  - b) Esperar instrucciones.
  - c) Sentarse.
  - d) Colocarse máscara primero.
17. En caso de fuego:
- a) Combatir y reportar.
  - b) Ignorar.
  - c) Evacuar sin evaluar.
  - d) Apagar luces.
18. El humo en cabina indica:
- a) Situación normal.
  - b) Posible incendio.
  - c) Problema eléctrico menor.
  - d) Nada.
19. La evacuación debe ser:
- a) Lenta.
  - b) Opcional.
  - c) Rápida y ordenada.
  - d) Individual.
20. Los comandos deben ser:
- a) Débiles.
  - b) Técnicos.
  - c) Opcionales.
  - d) Claros y firmes.

**VIII. FACTORES HUMANOS (CRM)**

21. CRM significa:
- a) Cabin Risk.
  - b) Control Manual.
  - c) Crew Resource Management.
  - d) Cabin Report.
22. La comunicación es:
- a) Fundamental.
  - b) Opcional.
  - c) Secundaria.
  - d) Limitada.
23. La fatiga afecta:
- a) Desempeño.
  - b) Motores.
  - c) Cabina.
  - d) Sistemas.
24. El estrés:
- a) Mejora decisiones.
  - b) No influye.
  - c) Es necesario.
  - d) Puede afectar negativamente.
25. Trabajo en equipo implica:
- a) Individualismo.
  - b) Competencia.
  - c) Aislamiento.
  - d) Coordinación.

**IX. OPERACIÓN DEL CL 600**

26. Los motores están ubicados:

- a) Alas.
- b) Cola.
- c) Cabina.
- d) Piso.

27. La cabina es:

- a) Alta densidad.
- b) Ejecutiva.
- c) Carga.
- d) Mixta.

28. Las puertas deben:

- a) Estar operativas.
- b) Estar bloqueadas.
- c) No revisarse.
- d) Estar abiertas.

29. La presurización es:

- a) Manual.
- b) Inexistente.
- c) Automática.
- d) Opcional.

30. La señal de cinturones indica:

- a) Ignorar.
- b) Abrocharse.
- c) Opcional.
- d) Solo tripulación.

**X. EVACUACIÓN Y SUPERVIVENCIA**

31. La evacuación puede ser:

- a) Tierra y agua.
- b) Solo tierra.
- c) Aire.
- d) No aplica.

32. Chalecos salvavidas se usan:

- a) Siempre.
- b) Emergencia acuática.
- c) Cabina.
- d) Opcional.

33. La balsa:

- a) No existen.
- b) Son opcionales.
- c) Están disponibles.
- d) Solo carga.

34. Iluminación de emergencia:

- a) Manual.
- b) No existe.
- c) Opcional.
- d) Automática.

35. Salidas de emergencia deben:

- a) Bloquearse.
- b) Estar libres.
- c) Cerrarse siempre.
- d) Ignorarse.

**XI. DISCIPLINA OPERACIONAL**

36. SOP significa:
- a) Procedimientos Operativos Estándar.
  - b) Sistema operativo parcial.
  - c) Servicio operacional prioritario.
  - d) Seguridad opcional.
37. El cumplimiento SOP es:
- a) Opcional.
  - b) Obligatorio.
  - c) Flexible.
  - d) Personal.
38. Reportes son:
- a) Opcionales.
  - b) Eventuales.
  - c) Internos.
  - d) Obligatorios.
39. La autoridad a bordo es:
- a) Comandante.
  - b) TCP.
  - c) Pasajero.
  - d) DGAC.
40. La seguridad es:
- a) Secundaria.
  - b) Variable.
  - c) Prioridad.
  - d) Comercial.

**XII. ESCENARIOS PRÁCTICOS**

41. Pasajero se levanta en rodaje:

- a) Ignorar.
- b) Sentarlo.
- c) Permitir.
- d) Esperar.

42. Equipaje suelto:

- a) Ignorar.
- b) Reportar después.
- c) Delegar.
- d) Asegurar.

43. Olor extraño:

- a) Ignorar.
- b) Ventilar.
- c) Investigar.
- d) Esperar.

44. Turbulencia:

- a) Continuar servicio.
- b) Asegurar cabina.
- c) Ignorar.
- d) Abrir compartimientos.

45. Pasajero disruptivo:

- a) Controlar profesionalmente.
- b) Ignorar.
- c) Discutir.
- d) Expulsar.

46. Fuego en cabina:
- a) Ignorar.
  - b) Evacuar sin evaluar.
  - c) Esperar.
  - d) Combatir.
47. Despresurización:
- a) Máscara primero.
  - b) Ayudar primero.
  - c) Esperar.
  - d) Sentarse.
48. Evacuación:
- a) Lenta.
  - b) Opcional.
  - c) Rápida.
  - d) Parcial.
49. Comunicación con cockpit:
- a) Opcional.
  - b) Esencial.
  - c) Limitada.
  - d) Innecesaria.
50. Prioridad del TCP:
- a) Seguridad.
  - b) Servicio.
  - c) Tiempo.
  - d) Comodidad.

**XIII. SISTEMAS ADICIONALES Y CONOCIMIENTO TÉCNICO**

51. El sistema eléctrico del CL 600 alimenta:
- a) Solo iluminación.
  - b) Motores.
  - c) Combustible.
  - d) Sistemas esenciales de la aeronave.
52. La pérdida total de energía eléctrica implica:
- a) Sin impacto.
  - b) Uso de sistemas de respaldo.
  - c) Evacuación inmediata.
  - d) Fin del vuelo.
53. El sistema hidráulico permite:
- a) Iluminación.
  - b) Presurización.
  - c) Operación de sistemas como tren y frenos.
  - d) Oxígeno.
54. El aire acondicionado en cabina sirve para:
- a) Regular temperatura y confort.
  - b) Presurizar.
  - c) Generar oxígeno.
  - d) Ventilar motores.
55. Una falla de aire acondicionado puede provocar:
- a) Incendio.
  - b) Fallo eléctrico.
  - c) Pérdida de combustible.
  - d) Incomodidad térmica.

**XIV. SEGURIDAD Y AMENAZAS**

56. Un objeto sospechoso a bordo debe:

- a) Ignorarse.
- b) Reportarse inmediatamente.
- c) Manipularse.
- d) Desecharse.

57. En caso de amenaza de bomba:

- a) Ignorar.
- b) Evacuar inmediato sin orden.
- c) Informar pasajeros.
- d) Seguir procedimientos SOP.

58. La interferencia ilícita incluye:

- a) Servicio deficiente.
- b) Turbulencia.
- c) Secuestro o amenaza.
- d) Fallas técnicas.

59. El TCP ante amenaza debe:

- a) Coordinar con Cockpit.
- b) Actuar solo.
- c) Ignorar.
- d) Informar pasajeros.

60. Seguridad preventiva implica:

- a) Reacción.
- b) Control de tiempo.
- c) Servicio.
- d) Anticipación de riesgos.

**XV. PROCEDIMIENTOS ANORMALES**

61. Una falla menor en cabina:

- a) Se ignora.
- b) Se corrige sin informar.
- c) Se monitorea y reporta.
- d) Se posterga.

62. Ruido anormal en cabina:

- a) Ignorar.
- b) Esperar.
- c) Ventilar.
- d) Investigar.

63. Olor a combustible:

- a) Normal.
- b) Condición insegura.
- c) Irrelevante.
- d) Temporal.

64. Falla de iluminación:

- a) Puede afectar evacuación.
- b) No importa.
- c) Solo estética.
- d) Se ignora.

65. Equipos defectuosos deben:

- a) Usarse igual.
- b) Ignorarse.
- c) Guardarse.
- d) Reportarse.

**XVI. ATENCIÓN DE PASAJEROS**

66. Pasajero con miedo a volar:
- a) Ignorar.
  - b) Burlarse.
  - c) Asistir profesionalmente.
  - d) Evitar contacto.
67. Pasajero enfermo:
- a) Aplicar primeros auxilios y reportar al Capitán.
  - b) Ignorar.
  - c) Esperar.
  - d) Llamar familiar.
68. Pasajeros especiales requieren:
- a) Menos atención.
  - b) Ignorarse.
  - c) Delegarse.
  - d) Atención prioritaria.
69. Comunicación con pasajeros debe ser:
- a) Técnica.
  - b) Clara.
  - c) Limitada.
  - d) Opcional.
70. Servicio a bordo debe:
- a) Priorizar seguridad.
  - b) Priorizar rapidez.
  - c) Ignorar normas.
  - d) Ser libre.

**XVII. COORDINACIÓN CON COCKPIT**

71. El TCP debe reportar al cockpit:
- a) Solo emergencias.
  - b) Servicio.
  - c) Nada.
  - d) Cualquier condición relevante.
72. Comunicación cockpit-cabina debe ser:
- a) Opcional.
  - b) Constante y efectiva.
  - c) Limitada.
  - d) Solo en emergencia.
73. El comandante puede:
- a) Ignorar TCP.
  - b) Delegar todo.
  - c) No intervenir.
  - d) Dar instrucciones operativas.
74. El TCP debe:
- a) Actuar independiente.
  - b) Ignorar órdenes.
  - c) Coordinar con Cockpit.
  - d) Decidir solo.
75. La coordinación efectiva permite:
- a) Seguridad operacional.
  - b) Confusión.
  - c) Retrasos.
  - d) Mayor servicio.