

TEMA: 0043 DESPACHADOR (CAP. 04) - PERFORMANCE

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20074761	Figuras 59,60 ¿Cuál es el EPR máximo de ascenso para las Condiciones de Operaciones T-4?	C
OPCION A:	2.20.	
OPCION B:	2.07.	
OPCION C:	2.06.	
PREG20074760	Figuras 59,60 ¿Cuál es el EPR máximo de crucero para las Condiciones de Operaciones T-3?	C
OPCION A:	2.11.	
OPCION B:	2.02.	
OPCION C:	1.90.	
PREG20074759	Figuras 59,60 ¿Cuál es el EPR máximo continuo para las Condiciones de Operaciones T-2?	C
OPCION A:	2.10.	
OPCION B:	1.99.	
OPCION C:	2.02.	
PREG20074758	Figuras 59,60 ¿Cuál es el EPR máximo de ascenso para las Condiciones de Operaciones T-1?	A
OPCION A:	1.82.	
OPCION B:	1.96.	
OPCION C:	2.04.	
PREG20074745	Figuras 53,54,55 ¿Cuáles son las velocidades V1, Vr y V2 para las condiciones operacionales R-3?	B
OPCION A:	143, 143 y 147 nudos.	
OPCION B:	138, 138 y 142 nudos.	
OPCION C:	136, 138 y 143 nudos.	
PREG20074767	Figuras 61,62 ¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-5?	A
OPCION A:	2 horas 55 minutos.	
OPCION B:	3 horas 10 minutos.	
OPCION C:	2 horas 50 minutos.	

PREG20074744	Figuras 53,54,55 ¿Cuál es la velocidad de rotación para las condiciones operacionales R-2?	C
OPCION A:	147 nudos.	
OPCION B:	152 nudos.	
OPCION C:	146 nudos.	
PREG20074742	Figuras 53,54,55 ¿Cuál es el EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones R-5?	A
OPCION A:	1.98.	
OPCION B:	1.95.	
OPCION C:	1.96.	
PREG20074721	Figuras 48,49,50 ¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación W-4?	B
OPCION A:	58.4 millas náuticas.	
OPCION B:	61.4 millas náuticas.	
OPCION C:	60.3 millas náuticas.	
PREG20074722	Figuras 48,49,50 ¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación W-5?	C
OPCION A:	68.0 millas náuticas.	
OPCION B:	73.9 millas náuticas.	
OPCION C:	66.4 millas náuticas.	
PREG20074723	Figuras 48,49,50 ¿Cuál es el peso de la aeronave en la última parte del ascenso para las Condiciones de Operación W-1?	B
OPCION A:	81,600 libras.	
OPCION B:	81,400 libras.	
OPCION C:	81,550 libras.	
PREG20074724	Figuras 48,49,50 ¿Cuál es el peso de la aeronave en la última parte del ascenso para las Condiciones de Operación W-2?	C
OPCION A:	82,775 libras.	
OPCION B:	83,650 libras.	
OPCION C:	83,800 libras.	
PREG20074725	Figuras 48,49,50 ¿Cuál es el peso de la aeronave en la última parte del ascenso para las Condiciones de Operación W-3?	B

OPCION A: 75,750 libras.
OPCION B: 75,900 libras.
OPCION C: 76,100 libras.

PREG20074726 Figuras 48,49,50 B
¿Cuál es el peso de la aeronave en la última parte del ascenso para las Condiciones de Operación W-4?

OPCION A: 86,150 libras.
OPCION B: 86,260 libras.
OPCION C: 86,450 libras.

PREG20074727 Figuras 48,49,50 A
¿Cuál es el peso de la aeronave en la última parte del ascenso para las Condiciones de Operación W-5?

OPCION A: 89,900 libras.
OPCION B: 90,000 libras.
OPCION C: 90,100 libras.

PREG20074728 Figuras 51,52 B
¿Cuál es el tiempo total desde el arranque hasta el alterno al completar la aproximación de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-1?

OPCION A: 30 minutos.
OPCION B: 44 minutos.
OPCION C: 29 minutos.

PREG20074729 Figuras 51, 52 B
¿Cuál es el tiempo total desde el arranque hasta el alterno al completar la aproximación de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-2?

OPCION A: 36 minutos.
OPCION B: 55 minutos.
OPCION C: 40 minutos.

PREG20074730 Figuras 51,52 B
¿Cuál es el tiempo total desde el arranque hasta el alterno al completar la aproximación de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-3?

OPCION A: 1 hora.
OPCION B: 1 hora 15 minutos.
OPCION C: 1 hora 24 minutos.

PREG20074731 Figuras 51,52 A
¿Cuál es el tiempo total desde el arranque hasta el alterno al completar la aproximación de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-4?

OPCION A: 35 minutos.
OPCION B: 19 minutos.
OPCION C: 20 minutos.

PREG20074732	Figuras 51,52 ¿Cuál es el tiempo total desde el arranque hasta el alterno al completar la aproximación de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-5?	A
OPCION A:	1 hora 3 minutos.	
OPCION B:	48 minutos.	
OPCION C:	55 minutos.	
PREG20074741	Figuras 53,54,55 ¿Cuál es el EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones R-4?	B
OPCION A:	2.06.	
OPCION B:	2.105.	
OPCION C:	2.11.	
PREG20074740	Figuras 53,54,55 ¿Cuál es el EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones R-3?	C
OPCION A:	2.01.	
OPCION B:	2.083.	
OPCION C:	2.04.	
PREG20074739	Figuras 53,54,55 ¿Cuál es el EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones R-2?	A
OPCION A:	2.19.	
OPCION B:	2.18.	
OPCION C:	2.16.	
PREG20074738	Figuras 53,54,55 ¿Cuál es el EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones R-1?	C
OPCION A:	2.04.	
OPCION B:	2.01.	
OPCION C:	2.035.	
PREG20074737	Figuras 51,52 ¿Cuál es el peso aproximado de aterrizaje de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-5?	B
OPCION A:	78,600 libras.	
OPCION B:	77,000 libras.	
OPCION C:	76,300 libras.	

PREG20074736	Figuras 51,52 ¿Cuál es el peso aproximado de aterrizaje de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-4?	A
OPCION A:	73,200 libras.	
OPCION B:	74,190 libras.	
OPCION C:	73,500 libras.	
PREG20074735	Figuras 51,52 ¿Cuál es el peso aproximado de aterrizaje de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-3?	A
OPCION A:	80,300 libras.	
OPCION B:	85,400 libras.	
OPCION C:	77,700 libras.	
PREG20074734	Figuras 51,52 ¿Cuál es el peso aproximado de aterrizaje de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-2?	B
OPCION A:	65,200 libras.	
OPCION B:	65,800 libras.	
OPCION C:	69,600 libras.	
PREG20074733	Figuras 51,52 ¿Cuál es el peso aproximado de aterrizaje de acuerdo a las Condiciones de Operaciones L-1?	C
OPCION A:	79,000 libras.	
OPCION B:	83,600 libras.	
OPCION C:	81,500 libras.	
PREG20074743	Figuras 53,54,55 ¿Cuál es la velocidad de seguridad en el despegue para las condiciones operacionales R-1?	A
OPCION A:	128 nudos.	
OPCION B:	121 nudos.	
OPCION C:	133 nudos.	
PREG20074768	Figuras 61,62 ¿Cuál es el combustible de vuelo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-1?	B
OPCION A:	25,000 libras.	
OPCION B:	26,000 libras.	
OPCION C:	24,000 libras.	
PREG20074748	Figuras 56,57,58 ¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación V-1?	A

OPCION A: 145 millas náuticas.
OPCION B: 137 millas náuticas.
OPCION C: 134 millas náuticas.

PREG20074770 Figuras 61,62 B
¿Cuál es el combustible de vuelo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-3?

OPCION A: 36,000 libras.
OPCION B: 34,500 libras.
OPCION C: 33,000 libras.

PREG20074796 Figuras 68,69 C
¿Cuáles es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones O-4?

OPCION A: 2,870 libras.
OPCION B: 2,230 libras.
OPCION C: 1,440 libras.

PREG20074797 Figuras 68,69 C
¿Cuáles es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones O-5?

OPCION A: 2,950 libras.
OPCION B: 2,870 libras.
OPCION C: 2,400 libras.

PREG20074824 Figuras 81,82,83 A
¿Cuáles son las velocidades V1, Vr y V2 para las condiciones operacionales G-3?

(Ref.: Apéndice 3)

OPCION A: 134, 134 y 145 nudos.
OPCION B: 134, 139 y 145 nudos.
OPCION C: 132, 132 y 145 nudos.

PREG20074712 Figura 43 C
Para un bimotor, ¿cuál es la distancia de aterrizaje con un solo motor sobre un obstáculo de 50 pies?

Peso bruto 17,000 lbs
Altitud por presión 4,000 pies
Temperatura (OAT) +40°C

OPCION A: 1,850 pies.
OPCION B: 2,200 pies.
OPCION C: 2,000 pies.

PREG20074825	Figuras 81, 82,83 ¿Cuáles son las velocidades V1 y V2 para las condiciones operacionales G-4?	C
OPCION A:	133 y 145 nudos.	
OPCION B:	127 y 141 nudos.	
OPCION C:	132 y 146 nudos.	
PREG20074711	Figura 43 Para un bimotor, ¿cuál es la distancia de aterrizaje con un solo motor sobre un obstáculo de 50 pies?	B
	Peso bruto 14,000 lbs Altitud por presión 1,000 pies Temperatura (OAT) +10°C	
OPCION A:	650 pies.	
OPCION B:	920 pies.	
OPCION C:	800 pies.	
PREG20074826	Figuras 81,82,83 ¿Cuáles son las velocidades de rotación y V2 para las condiciones operacionales G-5?	B
OPCION A:	120 y 134 nudos.	
OPCION B:	119 y 135 nudos.	
OPCION C:	135 y 135 nudos.	
PREG20074674	Figuras de la 21 a la 25 ¿Cuál es el consumo de combustible durante el tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-31?	A
OPCION A:	812 libras.	
OPCION B:	749 libras.	
OPCION C:	870 libras.	
PREG20074827	Figuras 84 y 85 ¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera bajo las Condiciones de Operaciones H-1?	A
OPCION A:	264 nudos y 1.80 de EPR.	
OPCION B:	259 nudos y 1.73 de EPR.	
OPCION C:	261 nudos y 1.81 de EPR.	
PREG20074709	Figura 43 Para un bimotor, ¿cuál es la distancia de aterrizaje con un solo motor sobre un obstáculo de 50 pies?	B
	Peso bruto 16,500 lbs Altitud por presión 5,500 pies Temperatura (OAT) -10°C	
OPCION A:	1,700 pies.	

OPCION B: 1,550 pies.**OPCION C:** 1,600 pies.

PREG20074828 Figuras 84,85 C
¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera
bajo las Condiciones de Operaciones H-2?

OPCION A: 257 nudos y 1.60 de EPR.**OPCION B:** 258 nudos y 1.66 de EPR.**OPCION C:** 253 nudos y 1.57 de EPR.

PREG20074696 Figura 40 B
¿Cuál es el rendimiento de ascenso de un bimotor con ambos motores
operativos?

Altitud por presión 11,500 pies

Temperatura (OAT) -15°C

Calentador ON

OPCION A: 645 pies/min.**OPCION B:** 375 pies/min.**OPCION C:** 330 pies/min.

PREG20074829 Figuras 84 y 85 B
¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera
bajo las Condiciones de Operaciones H-3?

OPCION A: 226 nudos y 1.30 de EPR.**OPCION B:** 230 nudos y 1.31 de EPR.**OPCION C:** 234 nudos y 1.32 de EPR.

PREG20074708 Figura 43 C
Para un bimotor, ¿cuál es la distancia de aterrizaje con un solo motor
sobre un obstáculo de 50 pies?

Peso bruto 12,000 lbs

Altitud por presión 3,500 pies

Temperatura (OAT) +30°C

OPCION A: 850 pies.**OPCION B:** 900 pies.**OPCION C:** 1,000 pies.

PREG20074830 Figuras 84 y 85 B
¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera
bajo las Condiciones de Operaciones H-4?

OPCION A: 219 nudos y 1.44 de EPR.**OPCION B:** 216 nudos y 1.42 de EPR.**OPCION C:** 220 nudos y 1.63 de EPR.

PREG20074706	Figura 42 ¿Cuál es el límite de velocidad aérea (Vne) dadas las siguientes condiciones? Peso bruto 14,000 lbs Altitud por presión 8,000 pies Temperatura (OAT) -15°C OPCION A: 121 KIAS. OPCION B: 123 KIAS. OPCION C: 113 KIAS.	A
PREG20074831	Figuras 84,85 ¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera bajo las Condiciones de Operaciones H-5? OPCION A: 245 nudos y 1.65 de EPR. OPCION B: 237 nudos y 1.61 de EPR. OPCION C: 249 nudos y 1.67 de EPR.	C
PREG20074705	Figura 42¿Cuál es el límite de velocidad aérea (Vne) dadas las siguientes condiciones? Peso bruto 15,000 lbs Altitud por presión 6,000 pies Temperatura (OAT) 0°C OPCION A: 135 KIAS. OPCION B: 127 KIAS. OPCION C: 143 KIAS.	A
PREG20074832	Figuras 84,85 ¿Cuál es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones H-1? OPCION A: 3,500 libras. OPCION B: 4,680 libras. OPCION C: 2,630 libras.	C
PREG20074704	Figura 42 ¿Cuál es el límite de velocidad aérea (Vne) dadas las siguientes condiciones? Peso bruto 17,500 lbs Altitud por presión 4,000 pies Temperatura (OAT) +10°C OPCION A: 114 KIAS. OPCION B: 120 KIAS. OPCION C: 130 KIAS.	B

PREG20074842 Figuras 88,89 B
¿Qué condiciones originan la distancia más corta de aterrizaje a un peso de 132,500 libras?

OPCION A: Pista seca empleando frenos y reversas.

OPCION B: Pista seca empleando frenos y spoilers.

OPCION C: Pista húmeda empleando frenos, spoilers y reversas.

PREG20074703 Figura 42 A
¿Cuál es el límite de velocidad aérea (Vne) dadas las siguientes condiciones?

Peso bruto 16,500 lbs

Altitud por presión 5,000 pies

Temperatura (OAT) -15°C

OPCION A: 128 KIAS.

OPCION B: 133 KIAS.

OPCION C: 126 KIAS.

PREG20074841 Figuras 86,87 A
¿Cuál es el combustible y distancia de descenso bajo las Condiciones de Operaciones S-5?

OPCION A: 1,420 libras, 97 millas náuticas aéreas.

OPCION B: 1,440 libras, 102 millas náuticas aéreas.

OPCION C: 1,390 libras, 92 millas náuticas aéreas.

PREG20074908 ¿Cuál es el símbolo correcto de la velocidad mínima de vuelo estable o la velocidad en pérdida en la configuración de aterrizaje? C

OPCION A: Vs.

OPCION B: Vs1.

OPCION C: Vso.

PREG20074649 Figura 14 C
¿Cuál es la longitud de campo de aceleración-parada dadas las siguientes condiciones?

Altitud por presión 5,000 pies

Temperatura (OAT) +20°C

Peso 15,000 lbs

Componente de viento 10 nudos de viento de frente

Aletas contra hielo Retractadas

OPCION A: 6,300 pies.

OPCION B: 4,700 pies.

OPCION C: 4,300 pies.

PREG20074798 Figura 70 B
¿Cuántos minutos de tiempo de vaciado son necesarios para alcanzar un peso de 144,500 libras?

Peso inicial 180,500 lbs
Peso cero combustible 125,500 lbs

OPCION A: 13 minutos.

OPCION B: 15 minutos.

OPCION C: 16 minutos.

PREG20074799 Figura 70 C
¿Cuántos minutos de tiempo de vaciado son necesarios para reducir la carga a 25,000 libras?

Peso inicial 179,500 lbs
Peso cero combustible 136,500 lbs

OPCION A: 10 minutos.

OPCION B: 9 minutos.

OPCION C: 8 minutos.

PREG20074800 Figura 70 C
¿Cuántos minutos de tiempo de vaciado son necesarios para alcanzar un peso de 151,500 libras?

Peso inicial 181,500 lbs
Peso cero combustible 126,000 lbs

OPCION A: 15 minutos.

OPCION B: 14 minutos.

OPCION C: 13 minutos.

PREG20074801 Figura 70 A
¿Cuántos minutos de tiempo de vaciado son necesarios para reducir la carga a 16,000 libras?

Peso inicial 175,500 lbs
Peso cero combustible 138,000 lbs

OPCION A: 9 minutos.

OPCION B: 10 minutos.

OPCION C: 8 minutos.

PREG20074802 Figura 71,72 A
¿Cuál es la altitud por presión aproximada de nivelación tras una deriva descendente bajo las Condiciones de Operaciones D-1?

OPCION A: 19,400 pies.

OPCION B: 18,000 pies.

OPCION C: 20,200 pies.

PREG20074803 ¿Cuál es la altitud por presión aproximada de nivelación tras una deriva descendente bajo las Condiciones de Operaciones D-2? B

OPCION A: 14,700 pies.

OPCION B: 17,500 pies.

OPCION C: 18,300 pies.

PREG20074804 Figuras 71,72 C
¿Cuál es la altitud por presión aproximada de nivelación tras una deriva descendente bajo las Condiciones de Operaciones D-3?

OPCION A: 22,200 pies.

OPCION B: 19,800 pies.

OPCION C: 21,600 pies.

PREG20074805 Figuras 71,72 C
¿Cuál es la altitud por presión aproximada de nivelación tras una deriva descendente bajo las Condiciones de Operaciones D-4?

OPCION A: 27,900 pies.

OPCION B: 22,200 pies.

OPCION C: 24,400 pies.

PREG20074806 ¿Cuál es la altitud por presión aproximada de nivelación tras una deriva descendente bajo las Condiciones de Operaciones D-5? B

OPCION A: 8,800 pies.

OPCION B: 9,600 pies.

OPCION C: 13,000 pies.

PREG20074807 ¿Cuál es el EPR de ida de largo para las Condiciones de Operaciones L-1? B

OPCION A: 2.01 de EPR.

OPCION B: 2.03 de EPR.

OPCION C: 2.04 de EPR.

PREG20074816 Figuras 73,74,75 C
¿Cuál es la velocidad de maniobra para las Condiciones de Operaciones L-5?

OPCION A: 124 nudos.

OPCION B: 137 nudos.

OPCION C: 130 nudos.

PREG20074815 Figuras 73,74,75 C
¿Cuál es la Vref +10 para las Condiciones de Operaciones L-4?

OPCION A: 152 nudos.

OPCION B: 138 nudos.

OPCION C: 148 nudos.

PREG20074769 Figuras 61,62 C
¿Cuál es el combustible de vuelo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-2?

OPCION A: 33,000 libras.

OPCION B: 28,000 libras.

OPCION C: 35,000 libras.

PREG20074813 Figuras 73,74,75 B
¿Cuál es la velocidad de referencia para las Condiciones de Operaciones L-2?

OPCION A: 140 nudos.

OPCION B: 145 nudos.

OPCION C: 148 nudos.

PREG20074812 Figuras 73,74,75 A
¿Cuál es la Vref para las Condiciones de Operaciones L-1?

OPCION A: 143 nudos.

OPCION B: 144 nudos.

OPCION C: 145 nudos.

PREG20074811 Figuras 73,75 A
¿Cuál es el EPR de ida de largo para las Condiciones de Operaciones L-5?

OPCION A: 2.00 de EPR.

OPCION B: 2.04 de EPR.

OPCION C: 2.05 de EPR.

PREG20074810 Figuras 73,74 A
¿Cuál es el EPR de ida de largo para las Condiciones de Operaciones L-4?

OPCION A: 2.056 de EPR.

OPCION B: 2.12 de EPR.

OPCION C: 2.096 de EPR.

PREG20074809 Figuras 73,75 A
¿Cuál es el EPR de ida de largo para las Condiciones de Operaciones L-3?

OPCION A: 2.06 de EPR.

OPCION B: 2.07 de EPR.

OPCION C: 2.09 de EPR.

PREG20074808 Figuras 73,75 C
¿Cuál es el EPR de ida de largo para las Condiciones de Operaciones L-2?

OPCION A: 2.115 de EPR.

OPCION B: 2.10 de EPR.

OPCION C: 2.06 de EPR.

PREG20074795 Figuras 68,69 A
¿Cuáles es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones O-3?

OPCION A: 2,940 libras.

OPCION B: 2,520 libras.

OPCION C: 3,250 libras.

PREG20074794 ¿Cuáles es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones O-2? C

OPCION A: 2,250 libras.

OPCION B: 2,500 libras.

OPCION C: 3,000 libras.

PREG20074814 Figuras 73,74,75 B
¿Cuál es la Vref +20 para las Condiciones de Operaciones L-3?

OPCION A: 151 nudos.

OPCION B: 169 nudos.

OPCION C: 149 nudos.

PREG20074792 Figuras 68,69 C
¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera bajo las Condiciones de Operaciones O-5?

OPCION A: 219 nudos y 1.28 de EPR.

OPCION B: 214 nudos y 1.26 de EPR.

OPCION C: 218 nudos y 1.27 de EPR.

PREG20074779 Figuras 66,67 C
¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) corregido por efecto del viento de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-2?

OPCION A: 1 hora 35 minutos.

OPCION B: 1 hora 52 minutos.

OPCION C: 1 hora 46 minutos.

PREG20074778 Figuras 66,67 B
¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) corregido por efecto del viento de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-1?

OPCION A: 58.1 minutos.

OPCION B: 51.9 minutos.

OPCION C: 54.7 minutos.

PREG20074777	Figuras 63,64 ¿Cuál es el ajuste de potencia del N1 para penetración en aire con turbulencia de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Q-5?	A
OPCION A:	70.9%.	
OPCION B:	72.9%.	
OPCION C:	71.6%.	
PREG20074776	Figuras 63,64 ¿Cuál es el ajuste de potencia del N1 para penetración en aire con turbulencia de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Q-4?	A
OPCION A:	76.8%.	
OPCION B:	75.4%.	
OPCION C:	74.0%.	
PREG20074775	Figuras 63,64 ¿Cuál es el ajuste de potencia del N1 para penetración en aire con turbulencia de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Q-3?	C
OPCION A:	77.8%,	
OPCION B:	82.6%,	
OPCION C:	84.2%,	
PREG20074774	Figuras 63,64 ¿Cuál es el ajuste de potencia del N1 para penetración en aire con turbulencia de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Q-2?	B
OPCION A:	78.2%,	
OPCION B:	75.2%,	
OPCION C:	76.7%,	
PREG20074773	Figuras 63,64 ¿Cuál es el ajuste de potencia del N1 para penetración en aire con turbulencia de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Q-1?	C
OPCION A:	82.4%,	
OPCION B:	84.0%,	
OPCION C:	82.8%,	
PREG20074771	Figuras 61,62 ¿Cuál es el combustible de vuelo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-4?	A
OPCION A:	33,000 libras.	
OPCION B:	31,500 libras.	
OPCION C:	34,000 libras.	
PREG20074793	Figuras 68,69 ¿Cuáles es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones O-1?	A

OPCION A: 1,625 libras.
OPCION B: 1,950 libras.
OPCION C: 2,440 libras.

PREG20074895 ¿Cuál factor de rendimiento se reduce para una pista determinada al incrementarse el peso bruto del avión? A

OPCION A: Velocidad de falla del motor crítico.
OPCION B: Velocidad de rotación.
OPCION C: Distancia de aceleración-parada.

PREG20074670 Figuras de la 21 a la 25 A
¿Cuál es el tiempo en ruta del tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-32?

OPCION A: 1 hora 13 minutos.
OPCION B: 1 hora 15 minutos.
OPCION C: 1 hora 20 minutos.

PREG20074820 Figuras 81,82,83 A
¿Cuál es el máximo EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones G-4?

OPCION A: Motores 1 y 3, 2.23; motor 2, 2.21.
OPCION B: Motores 1 y 3, 2.26; motor 2, 2.25.
OPCION C: Motores 1 y 3, 2.24; motor 2, 2.24.

PREG20074669 Figuras de la 21 a la 25 B
¿Cuál es el tiempo en ruta del tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-31?

OPCION A: 1 hora 11 minutos.
OPCION B: 1 hora 17 minutos.
OPCION C: 1 hora 19 minutos.

PREG20074894 ¿Qué condición reduce la pista necesaria para el despegue? C

OPCION A: Velocidad aérea mayor a la recomendada antes de la rotación.
OPCION B: Densidad del aire menor a la recomendada.
OPCION C: Componente incrementado de viento de nariz.

PREG20074668 Figuras 19 y 20 C
¿A qué altitud se encuentra el techo de servicio con un motor inoperativo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-30?

OPCION A: 9,600 pies.
OPCION B: 13,200 pies.
OPCION C: 2,100 pies por encima de la MEA.

PREG20074892 ¿Qué controla la salida de escape de un motor recíproco de turbocarga? B

- OPCION A:** La relación de engranajes del supercargador.
OPCION B: La descarga del gas de escape.
OPCION C: La abertura del acelerador.

PREG20074667 Figuras 19 y 20 A
¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto al rendimiento con un motor inoperativo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-29?

- OPCION A:** El techo de servicio se encuentra a más de 100 pies por encima de la MEA.
OPCION B: El aire sangrado debe estar en OFF para lograr un régimen de ascenso de 50 pies/min a la MEA.
OPCION C: Es imposible el ascenso a la MEA.

PREG20074871 ¿Qué término describe el hidropoleo que se suscita cuando el vapor generado por la fricción aparta en forma efectiva a la llanta de un avión de una superficie de pista lisa? A

- OPCION A:** Hidropoleo de caucho revertido.
OPCION B: Hidropoleo dinámico.
OPCION C: Hidropoleo viscoso.

PREG20074666 Figuras 19 y 20 C
¿A qué altitud se encuentra el techo de servicio con un motor inoperativo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-28?

- OPCION A:** 1,500 pies por encima de la MEA.
OPCION B: 10,400 pies.
OPCION C: 11,800 pies.

PREG20074872 ¿A qué velocidad mínima (redondeada) podría suscitarse el hidropoleo dinámico en las llantas principales que tienen una presión de 121 psi? B

- OPCION A:** 90 nudos.
OPCION B: 96 nudos.
OPCION C: 110 nudos.

PREG20074665 Figuras 19 y 20 B
¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto al rendimiento con un motor inoperativo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-27?

- OPCION A:** El régimen de ascenso a la MEA es mayor a 50 pies/min.
OPCION B: El techo de servicio está por debajo de la MEA.
OPCION C: El aire sangrado en OFF incrementa el techo de servicio en 3,000 pies.

PREG20074873 ¿A qué velocidad mínima se inicia el hidropoleo dinámico si una llanta tiene una presión de 70 psi? C

- OPCION A:** 85 nudos.

OPCION B: 80 nudos.

OPCION C: 75 nudos.

PREG20074664 Figuras 19 y 20 A
¿A qué altitud se encuentra el techo de servicio con un motor inoperativo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-26?

OPCION A: 13,000 pies.

OPCION B: 14,200 pies.

OPCION C: 13,600 pies.

PREG20074874 ¿Cuál es el mejor método para reducir la velocidad si se experimenta hidroplaneo en el aterrizaje? C

OPCION A: Aplicar freno total sobre la rueda principal solamente.

OPCION B: Aplicar freno sobre la rueda de nariz y rueda principal de manera alternada y brusca.

OPCION C: Aplicar freno aerodinámico hasta la máxima ventaja.

PREG20074663 Figuras 15 y 18 C
¿Cuáles son el tiempo, combustible y distancia desde el inicio del ascenso hasta la altitud de crucero de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-25?

OPCION A: 11.5 minutos, 170 libras, 31 millas náuticas.

OPCION B: 8.0 minutos, 270 libras, 28 millas náuticas.

OPCION C: 12.5 minutos, 195 libras, 38 millas náuticas.

PREG20074875 En comparación con el hidroplaneo dinámico, ¿a qué velocidad se suscita el hidroplaneo viscoso al aterrizar en una pista lisa y húmeda? B

OPCION A: Aproximadamente a 2.0 veces la velocidad en que ocurre el hidroplaneo dinámico.

OPCION B: A una velocidad menor que el hidroplaneo dinámico.

OPCION C: A la misma velocidad que el hidroplaneo dinámico.

PREG20074662 Figuras 15 y 18 C
¿Cuáles son el tiempo, combustible y distancia desde el inicio del ascenso hasta la altitud de crucero de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-24?

OPCION A: 12.0 minutos, 220 libras, 45 millas náuticas.

OPCION B: 9.0 minutos, 185 libras, 38 millas náuticas.

OPCION C: 10.0 minutos, 170 libras, 30 millas náuticas.

PREG20074876 ¿Qué efecto (si hubiera alguno) tiene el aterrizaje sobre el hidroplaneo a una velocidad de contacto de aterrizaje mayor a la recomendada? C

OPCION A: No tiene efecto sobre el hidroplaneo, pero incrementa la carrera de aterrizaje.

OPCION B: Reduce el potencial de hidroplaneo si se aplica fuerte frenado.

OPCION C: Incrementa el potencial del hidroplaneo sin importar el frenado.

PREG20074648 Figura 13 A

¿Cuál es la distancia de despegue sobre un obstáculo de 50 pies dadas las siguientes condiciones?

Altitud por presión 6,000 pies
Temperatura (OAT) +35°C
Peso 14,500 lbs
Componente de viento 10 nudos de viento de frente
Aletas contra hielo Retractadas

OPCION A: 4,150 pies.

OPCION B: 4,550 pies.

OPCION C: 2,600 pies.

PREG20074877 ¿Qué lugar en el motor turborreactor está sujeto a la más alta temperatura? C

OPCION A: Descarga del compresor.

OPCION B: Toberas de rociamiento de combustible.

OPCION C: Admisión de la turbina.

PREG20074720 Figuras 48,49,50 A

¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación W-3?

OPCION A: 86.4 millas náuticas.

OPCION B: 84.2 millas náuticas.

OPCION C: 85.1 millas náuticas.

PREG20074687 Figuras 27 y 28 A

¿Cuáles son la velocidad de aproximación y carrera en el terreno al aterrizar de acuerdo a las Condiciones de Operaciones B-37?

OPCION A: 108 nudos y 1,400 pies.

OPCION B: 109 nudos y 900 pies.

OPCION C: 107 nudos y 1,350 pies.

PREG20074847 Figura 89 B

Cuántos pies quedan tras aterrizar en una pista húmeda de 6,000 pies con reversas inoperativas a un peso bruto de 122,000 libras?

OPCION A: 2,200 pies.

OPCION B: 2,750 pies.

OPCION C: 3,150 pies.

PREG20074702	<p>Figura 41</p> <p>¿Cuál es el rendimiento de ascenso o descenso de un bimotor con un solo motor si se presenta las siguientes condiciones?</p> <p>Altitud por presión 1,500 pies</p> <p>Temperatura (OAT) +45°C</p> <p>OPCION A: Descenso de 100 pies/min.</p> <p>OPCION B: Ascenso de 360 pies/min.</p> <p>OPCION C: Descenso de 200 pies/min.</p>	A
PREG20074839	<p>Figuras 86,87</p> <p>¿Cuál es el combustible y distancia de descenso bajo las Condiciones de Operaciones S-3?</p> <p>OPCION A: 1,490 libras, 110 millas náuticas aéreas.</p> <p>OPCION B: 1,440 libras, 110 millas náuticas aéreas.</p> <p>OPCION C: 1,550 libras, 127 millas náuticas aéreas.</p>	A
PREG20074701	<p>Figura 41</p> <p>¿Cuál es el rendimiento de ascenso o descenso de un bimotor con un solo motor si se presenta las siguientes condiciones?</p> <p>Altitud por presión 9,500 pies</p> <p>Temperatura (OAT) -10°C</p> <p>OPCION A: Descenso de 600 pies/min.</p> <p>OPCION B: Descenso de 840 pies/min.</p> <p>OPCION C: Descenso de 280 pies/min.</p>	C
PREG20074838	<p>Figuras 86,87</p> <p>¿Cuál es el combustible y distancia de descenso bajo las Condiciones de Operaciones S-2?</p> <p>OPCION A: 1,440 libras, 104 millas náuticas aéreas.</p> <p>OPCION B: 1,500 libras, 118 millas náuticas aéreas.</p> <p>OPCION C: 1,400 libras, 98 millas náuticas aéreas.</p>	B
PREG20074700	<p>Figura 41 ¿Cuál es el rendimiento de ascenso o descenso de un bimotor con un solo motor si se presenta las siguientes condiciones?</p> <p>Altitud por presión 4,700 pies</p> <p>Temperatura (OAT) +20°C</p> <p>OPCION A: Ascenso de 420 pies/min.</p> <p>OPCION B: Ascenso de 60 pies/min.</p> <p>OPCION C: Descenso de 60 pies/min.</p>	B
PREG20074837	<p>Figuras 86,87</p> <p>¿Cuál es el tiempo y la distancia de descenso bajo las Condiciones de Operaciones S-1?</p> <p>OPCION A: 24 minutos, 118 millas náuticas aéreas.</p>	B

OPCION B: 26 minutos, 125 millas náuticas aéreas.

OPCION C: 25 minutos, 118 millas náuticas aéreas.

PREG20074699 Figura 41 C
¿Cuál es el rendimiento de ascenso o descenso de un bimotor con un solo motor si se presenta las siguientes condiciones?

Altitud por presión 3,000 pies
Temperatura (OAT) +35°C

OPCION A: Descenso de 150 pies/min.

OPCION B: Ascenso de 350 pies/min.

OPCION C: Descenso de 100 pies/min.

PREG20074836 Figuras 84,85 C
¿Cuál es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones H-5?

OPCION A: 3,170 libras.

OPCION B: 7,380 libras.

OPCION C: 5,540 libras.

PREG20074698 Figura 41 A
¿Cuál es el rendimiento de ascenso o descenso de un bimotor con un solo motor?

Altitud por presión 7,500 pies
Temperatura (OAT) 0°C

OPCION A: Descenso de 80 pies/min.

OPCION B: Ascenso de 10 pies/min.

OPCION C: Ascenso de 50 pies/min.

PREG20074835 Figuras 84,85 A
¿Cuál es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones H-4?

OPCION A: 3,190 libras.

OPCION B: 3,050 libras.

OPCION C: 2,550 libras.

PREG20074707 Figura 42 C
¿Cuál es el límite de velocidad aérea (Vne) dadas las siguientes condiciones?

Peso bruto 12,500 lbs
Altitud por presión 14,000 pies
Temperatura (OAT) -20°C

OPCION A: 99 KIAS.

OPCION B: 108 KIAS.

OPCION C: 103 KIAS.

PREG20074834	Figuras 84,85 ¿Cuál es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones H-3?	B
OPCION A:	3,090 libras.	
OPCION B:	6,950 libras.	
OPCION C:	6,680 libras.	
PREG20074673	Figuras de la 21 a la 25 ¿Cuál es el tiempo en ruta del tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-35?	C
OPCION A:	1 hora 6 minutos.	
OPCION B:	1 hora 8 minutos.	
OPCION C:	1 hora 10 minutos.	
PREG20074833	Figuras 84,85 ¿Cuál es el valor aproximado de consumo de combustible al esperar bajo las Condiciones de Operaciones H-2?	A
OPCION A:	5,100 libras.	
OPCION B:	3,400 libras.	
OPCION C:	5,250 libras.	
PREG20074657	Figuras 15,16,17 ¿Cuál es el régimen de ascenso con dos motores tras despegar en configuración de ascenso de acuerdo a las Condiciones de Operación BE-24?	A
OPCION A:	2,100 pies/min.	
OPCION B:	2,400 pies/min.	
OPCION C:	1,500 pies/min.	
PREG20074867	La máxima velocidad de despegue en la cual el piloto puede abortar el despegue y detener el avión dentro de la distancia de aceleración-parada es	C
OPCION A:	V2.	
OPCION B:	Vef.	
OPCION C:	V1.	
PREG20074671	Figuras de la 21 a la 25 ¿Cuál es el tiempo en ruta del tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-33?	C
OPCION A:	1 hora 50 minutos.	
OPCION B:	1 hora 36 minutos.	
OPCION C:	1 hora 46 minutos.	

PREG20074868 En cuanto a la velocidad mínima de despegue (tras una falla del motor crítico en Vef) en la cual el piloto puede continuar el despegue y alcanzar la altura requerida por encima de la superficie de despegue dentro de la distancia del mismo, el símbolo es B

OPCION A: V2min.

OPCION B: V1.

OPCION C: Vlof.

PREG20074645 Figura 13 A
¿Cuál es la carrera de despegue en el terreno y la velocidad V1 dadas las siguientes condiciones?

Altitud por presión 4,000 pies

Temperatura (OAT) 0°C

Peso 15,500 lbs

Componente de viento 16 nudos de viento de cola

Aletas contra hielo Extendidas

OPCION A: 2,900 pies, 106 nudos.

OPCION B: 4,250 pies, 102 nudos.

OPCION C: 2,700 pies, 107 nudos.

PREG20074869 En cuanto a la velocidad en la cual se asume la falla del motor crítico durante el despegue, el símbolo es C

OPCION A: V2.

OPCION B: V1.

OPCION C: Vef.

PREG20074644 Figura 13 C
¿Cuál es la distancia de despegue sobre un obstáculo de 50 pies dadas las siguientes condiciones?

Altitud por presión A nivel del mar

Temperatura (OAT) +12°C

Peso 16,000 lbs

Componente de viento 16 nudos de viento de frente

Aletas contra hielo Retractadas

OPCION A: 1,750 pies.

OPCION B: 2,800 pies.

OPCION C: 2,550 pies.

PREG20074661 Figuras 15 y 18 B
¿Cuáles son el tiempo, combustible y distancia desde el inicio del ascenso hasta la altitud de crucero de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-23?

OPCION A: 13.0 minutos, 180 libras, 35 millas náuticas.

OPCION B: 14.0 minutos, 210 libras, 40 millas náuticas.

OPCION C: 15.0 minutos, 240 libras, 46 millas náuticas.

PREG20074878	¿Qué efecto tendría una variación térmica ambiental o la densidad del aire sobre el rendimiento del motor a turbina de gas?	C
OPCION A:	Al reducirse la densidad del aire, se incrementa el empuje.	
OPCION B:	Al incrementarse la temperatura, se incrementa el empuje.	
OPCION C:	Al incrementarse la temperatura, se reduce el empuje.	
PREG20074659	Figuras 15 y 18 ¿Cuáles son el tiempo, combustible y distancia desde el inicio del ascenso hasta la altitud de crucero de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-21?	B
OPCION A:	10.0 minutos, 290 libras, 35 millas náuticas.	
OPCION B:	10.0 minutos, 165 libras, 30 millas náuticas.	
OPCION C:	11.5 minutos, 165 libras, 30 millas náuticas.	
PREG20074780	Figuras 66,67 ¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) corregido por efecto del viento de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-3?	B
OPCION A:	2 horas 9 minutos.	
OPCION B:	1 hora 59 minutos.	
OPCION C:	1 hora 52 minutos.	
PREG20074781	Figuras 66,67 ¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) corregido por efecto del viento de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-4?	B
OPCION A:	48.3 minutos.	
OPCION B:	50.7 minutos.	
OPCION C:	51.3 minutos.	
PREG20074772	Figuras 61,62 ¿Cuál es el combustible de vuelo de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-5?	C
OPCION A:	15,000 libras.	
OPCION B:	20,000 libras.	
OPCION C:	19,000 libras.	
PREG20074783	Figuras 66,67 ¿Cuál es el consumo estimado de combustible de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-1?	A
OPCION A:	5,230 libras.	
OPCION B:	5,970 libras.	
OPCION C:	5,550 libras.	
PREG20074782	Figuras 66,67 ¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) corregido por efecto del viento de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-5?	A

OPCION A: 1 hora 11 minutos.

OPCION B: 56 minutos.

OPCION C: 62 minutos.

PREG20074791 Figuras 68,69 A
¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera bajo las Condiciones de Operaciones O-4?

OPCION A: 223 nudos y 1.33 de EPR.

OPCION B: 225 nudos y 1.33 de EPR.

OPCION C: 220 nudos y 1.28 de EPR.

PREG20074790 Figuras 68,69 B
¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera bajo las Condiciones de Operaciones O-3?

OPCION A: 217 nudos y 1.50 de EPR.

OPCION B: 215 nudos y 1.44 de EPR.

OPCION C: 216 nudos y 1.40 de EPR.

PREG20074788 Figuras 68,69 C
¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera bajo las Condiciones de Operaciones O-1?

OPCION A: 221 nudos y 1.83 de EPR.

OPCION B: 223 nudos y 2.01 de EPR.

OPCION C: 217 nudos y 1.81 de EPR.

PREG20074789 Figuras 68,69 B
¿Cuáles son los ajustes de IAS y EPR que se recomienda para la espera bajo las Condiciones de Operaciones O-2?

OPCION A: 210 nudos y 1.57 de EPR.

OPCION B: 210 nudos y 1.51 de EPR.

OPCION C: 210 nudos y 1.45 de EPR.

PREG20074786 Figuras 66,67 C
¿Cuál es el consumo estimado de combustible de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-4?

OPCION A: 4,950 libras.

OPCION B: 5,380 libras.

OPCION C: 5,230 libras.

PREG20074785 Figuras 66,67 B
¿Cuál es el consumo estimado de combustible de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-3?

OPCION A: 12,300 libras.

OPCION B: 11,300 libras.

OPCION C: 13,990 libras.

PREG20074784	Figuras 66,67 ¿Cuál es el consumo estimado de combustible de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-2?	A
OPCION A:	10,270 libras.	
OPCION B:	9,660 libras.	
OPCION C:	10,165 libras.	
PREG20074787	Figuras 66,67 ¿Cuál es el consumo estimado de combustible de acuerdo a las Condiciones de Operaciones Z-5?	C
OPCION A:	6,250 libras.	
OPCION B:	5,380 libras.	
OPCION C:	7,120 libras.	
PREG20074879	La restricción más importante para la operación de motores turboreactores o turbohélices es	B
OPCION A:	las revoluciones límite del compresor.	
OPCION B:	la temperatura límite del gas de escape.	
OPCION C:	el torque límite.	
PREG20074658	Figuras 15,16,17 ¿Cuál es el régimen de ascenso con un solo motor tras despegar en configuración de ascenso de acuerdo a las Condiciones de Operación BE-25?	C
OPCION A:	385 pies/min.	
OPCION B:	780 pies/min.	
OPCION C:	665 pies/min.	
PREG20074880	Al reducirse la presión de aire exterior, el empuje	C
OPCION A:	será mayor debido a la mayor eficiencia de las aeronaves a reacción en el aire.	
OPCION B:	será el mismo, pues la compresión del aire de admisión compensa cualquier reducción en la presión de aire.	
OPCION C:	se reduce debido a la mayor altitud por densidad.	
PREG20074656	Figuras 15,16,17 ¿Cuál es el régimen de ascenso con dos motores tras despegar en configuración de ascenso de acuerdo a las Condiciones de Operación BE-23?	B
OPCION A:	1,500 pies/min.	
OPCION B:	2,600 pies/min.	
OPCION C:	2,490 pies/min.	

PREG20074881	¿Qué efecto tendrá un incremento de altitud sobre el caballaje equivalente de fuerza del eje (ESHP) de un motor turbohélice?	A
OPCION A:	La menor densidad del aire y el flujo de masa del motor ocasionan una reducción de potencia.	
OPCION B:	La mayor eficiencia de la hélice ocasiona un incremento de la potencia útil (ESHP) y del empuje.	
OPCION C:	La potencia permanece invariable, pero se reduce la eficiencia de la hélice.	
PREG20074655	Figuras 15,16,17 ¿Cuál es la gradiente de ascenso con un solo motor tras despegar en configuración de ascenso de acuerdo a las Condiciones de Operación BE-22?	C
OPCION A:	6.8% de gradiente.	
OPCION B:	7.5% de gradiente.	
OPCION C:	5.6% de gradiente.	
PREG20074882	¿Qué efecto, si hubiera alguno, tiene la alta temperatura ambiental sobre la producción de empuje de un motor a turbina?	A
OPCION A:	Se reduce el empuje debido a la reducción en la densidad del aire.	
OPCION B:	El empuje permanece invariable, pero la temperatura de la turbina será mayor.	
OPCION C:	El empuje será mayor debido a que se extrae más energía caliente del aire más caliente.	
PREG20074654	Figuras 15,16,17 ¿Cuál es el régimen de ascenso con dos motores tras despegar en configuración de ascenso de acuerdo a las Condiciones de Operación BE-21?	C
OPCION A:	1,350 pies/min.	
OPCION B:	2,450 pies/min.	
OPCION C:	2,300 pies/min.	
PREG20074891	¿Dónde se encuentra la altitud crítica de un motor recíproco supercargado?	A
OPCION A:	La altitud mayor en la cual se puede obtener una presión deseada de manifold.	
OPCION B:	La altitud mayor en la que se puede empobrecer la mezcla hasta la mejor relación de potencia.	
OPCION C:	La altitud en la cual se puede obtener la BME máxima permisible.	

PREG20074653 Figura 14 C
¿Cuál es la longitud de campo de aceleración-parada dadas las siguientes condiciones?

Altitud por presión A nivel del mar
Temperatura (OAT) +30°C
Peso 13,500 lbs
Componente de viento 14 nudos de viento de frente
Aletas contra hielo Retractadas

OPCION A: 2,500 pies.

OPCION B: 2,850 pies.

OPCION C: 3,050 pies.

PREG20074890 ¿En qué rango de altitud suele darse el consumo de combustible específico mínimo del motor turbohélice? B

OPCION A: 10,000 pies a 25,000 pies.

OPCION B: 25,000 pies hasta la tropopausa.

OPCION C: De la tropopausa a 45,000 pies.

PREG20074652 Figura 14 B
¿Cuál es la longitud de campo de aceleración-parada dadas las siguientes condiciones?

Altitud por presión 8,000 pies
Temperatura (OAT) -5°C
Peso 14,000 lbs
Componente de viento 4 nudos de viento de cola
Aletas contra hielo Extendidas

OPCION A: 4,500 pies.

OPCION B: 4,800 pies.

OPCION C: 5,300 pies.

PREG20074889 El caballaje de fuerza equivalente del eje (ESHP) de un motor turbohélice es una medida de B

OPCION A: la temperatura de la admisión del motor.

OPCION B: el caballaje de fuerza equivalente y el empuje de reacción.

OPCION C: solamente el empuje de la hélice.

PREG20074651 Figura 14 A
¿Cuál es la longitud de campo de aceleración-parada dadas las siguientes condiciones?

Altitud por presión 6,000 pies
Temperatura (OAT) +10°C
Peso 16,600 lbs
Componente de viento 15 nudos de viento de frente
Aletas contra hielo Retractadas

OPCION A: 4,950 pies.
OPCION B: 4,800 pies.
OPCION C: 5,300 pies.

PREG20074888 ¿Qué efecto tiene la alta humedad relativa sobre la máxima producción de potencia de los motores de aeronaves modernas? B

OPCION A: Los motores de turborreacción y los recíprocos no se ven afectados.
OPCION B: Los motores recíprocos experimentan una pérdida significativa del BHP.
OPCION C: Los motores turborreacciones experimentan una pérdida significativa del empuje.

PREG20074650 Figura 14 C
¿Cuál es la longitud de campo de aceleración-parada dadas las siguientes condiciones?

Altitud por presión 2,000 pies
Temperatura (OAT) -15°C
Peso 16,000 lbs
Componente de viento 5 nudos de viento de cola
Aletas contra hielo Extendidas

OPCION A: 3,750 pies.
OPCION B: 4,600 pies.
OPCION C: 4,250 pies.

PREG20074688 Figuras 27 y 28 B
¿Cuál es la distancia de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies de acuerdo a las Condiciones de Operaciones B-38?

OPCION A: 1,850 pies.
OPCION B: 1,700 pies.
OPCION C: 1,800 pies.

PREG20074870 "Hidroplaneo viscoso" es cuando B

OPCION A: el avión se desliza por agua quieta.
OPCION B: una película de humedad cubre la parte pintada o recubierta con caucho de la pista.
OPCION C: las llantas del avión se deslizan en realidad por una mezcla de vapor y caucho derretido.

PREG20074848 Figura 90 C
¿Qué configuración ocasiona una distancia de aterrizaje de 5,900 pies sobre un obstáculo de 50 pies hacia una pista con hielo?

OPCION A: Empleo de las tres reversas a un peso bruto de 131,000 libras.
OPCION B: Empleo de frenos y spoilers a un peso bruto de 125,000 libras.
OPCION C: Empleo de las tres reversas a un peso bruto de 133,000 libras.

PREG20074689	Figuras 27 y 28 ¿Cuál es el valor de la pista total empleada al realizar contacto de aterrizaje en el marcador de 1,000 pies de acuerdo a las Condiciones de Operaciones B-38?	C
OPCION A:	2,000 pies.	
OPCION B:	1,700 pies.	
OPCION C:	1,800 pies.	
PREG20074849	Figura 90 ¿Cuál es la distancia de transición al aterrizar en una pista con hielo a un peso bruto de 134,000 libras?	A
OPCION A:	400 pies.	
OPCION B:	950 pies.	
OPCION C:	1,350 pies.	
PREG20074691	Figuras 27 y 28 ¿Cuáles son la velocidad de aproximación y carrera en el terreno al aterrizar de acuerdo a las Condiciones de Operaciones B-39?	B
OPCION A:	111 nudos y 1,550 pies.	
OPCION B:	110 nudos y 1,400 pies.	
OPCION C:	109 nudos y 1,300 pies.	
PREG20074850	Figura 90 ¿Cuál es el peso de aterrizaje máximo que permite detenerse corto a 700 pies del extremo de una pista con hielo de 5,200 pies?	B
OPCION A:	124,000 libras.	
OPCION B:	137,000 libras.	
OPCION C:	108,000 libras.	
PREG20074692	Figuras 27 y 28 ¿Cuál es la distancia de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies de acuerdo a las Condiciones de Operaciones B-40?	C
OPCION A:	1,500 pies.	
OPCION B:	1,750 pies.	
OPCION C:	1,650 pies.	
PREG20074851	Figura 90 ¿Cuál es la distancia de aterrizaje en una pista con hielo, con reversas inoperativas a un peso de aterrizaje de 125,000 libras?	C
OPCION A:	4,500 pies.	
OPCION B:	4,750 pies.	
OPCION C:	5,800 pies.	

PREG20074686 Figuras 27 y 28 B
¿Cuál es la distancia de pista remanente al detenerse tras aterrizar sobre un obstáculo de 50 pies de acuerdo a las Condiciones de Operaciones B-37?

OPCION A: 2,500 pies.

OPCION B: 2,000 pies.

OPCION C: 2,600 pies.

PREG20074852 Figura 91 B
¿Cuánto se reducirá la distancia de aterrizaje si se emplea 15° de flaps en vez de 0° de flaps a un peso de aterrizaje de 119,000 libras?

OPCION A: 500 pies.

OPCION B: 800 pies.

OPCION C: 2,700 pies.

PREG20074693 Figura 40 B
¿Cuál es el rendimiento de ascenso de un bimotor con ambos motores operativos?

Altitud por presión 9,500 pies

Temperatura (OAT) -5°C

Calentador ON

OPCION A: 925 pies/min.

OPCION B: 600 pies/min.

OPCION C: 335 pies/min.

PREG20074853 Figura 91 A
¿Cuál es la carrera en el terreno al aterrizar con 15° de flaps a un peso de aterrizaje de 122,000 libras?

OPCION A: 1,750 pies.

OPCION B: 2,200 pies.

OPCION C: 2,750 pies.

PREG20074690 Figuras 27 y 28 C
¿Cuál es la distancia de pista remanente al detenerse tras aterrizar sobre un obstáculo de 50 pies de acuerdo a las Condiciones de Operaciones B-39?

OPCION A: 2,300 pies.

OPCION B: 2,400 pies.

OPCION C: 2,500 pies.

PREG20074854 Figuras 91,92 C
¿Qué velocidad de aproximación y carrera en el terreno serán necesarias al aterrizar a un peso de 140,000 libras sin empleo de flaps?

OPCION A: 138 nudos y 3,900 pies.

OPCION B: 153 nudos y 2,900 pies.

OPCION C: 183 nudos y 2,900 pies.

PREG20074685 Figuras 27 y 28 A
¿Cuáles son la velocidad de aproximación y carrera en el terreno al aterrizar de acuerdo a las Condiciones de Operaciones B-36?

OPCION A: 113 nudos y 950 pies.

OPCION B: 113 nudos y 1,950 pies.

OPCION C: 112 nudos y 900 pies.

PREG20074855 Figura 91 A
¿Cuánta pista más se empleará para aterrizar con 0° de flaps en vez de 15° de flaps a un peso de aterrizaje de 126,000 libras?

OPCION A: 900 pies.

OPCION B: 1,800 pies.

OPCION C: 2,700 pies.

PREG20074678 Figuras 21 a 25 C
¿Cuál es el consumo de combustible durante el tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-35?

OPCION A: 900 libras.

OPCION B: 1,030 libras.

OPCION C: 954 libras.

PREG20074846 Figura 88 C
¿Cuál de las siguientes configuraciones ocasiona la distancia de aterrizaje más corta sobre un obstáculo de 50 pies hacia una pista húmeda?

OPCION A: Frenos y spoilers con un peso bruto de 122,500 libras.

OPCION B: Frenos y reversas con un peso bruto de 124,000 libras.

OPCION C: Frenos, spoilers y reversas con un peso bruto de 131,000 libras.

PREG20074683 Figura 26 C
¿Cuáles son el tiempo y la distancia para descender de 23,000 pies a 600 pies con un viento de frente promedio de 15 nudos?

OPCION A: 14.2 minutos, 50 millas náuticas aéreas.

OPCION B: 14.6 minutos, 56 millas náuticas aéreas.

OPCION C: 14.9 minutos, 59 millas náuticas aéreas.

PREG20074856 Figuras 91,92 B
¿Qué velocidad de aproximación y distancia de aterrizaje serán necesarias al aterrizar a un peso de 140,000 libras con 15° de flaps?

OPCION A: 123 nudos y 3,050 pies.

OPCION B: 138 nudos y 3,050 pies.

OPCION C: 153 nudos y 2,050 pies.

PREG20074682	Figura 26 ¿Cuáles son la distancia y el consumo de combustible para descender de 13,500 pies a 1,500 pies?	B
OPCION A:	30 millas náuticas aéreas, 87 libras.	
OPCION B:	29 millas náuticas aéreas, 80 libras.	
OPCION C:	38 millas náuticas aéreas, 100 libras.	
PREG20074858	Figura 92 ¿Cuál es el empuje necesario para mantener una senda de planeo de 3° a 140,000 libras, con tren de aterrizaje abajo, flaps 30° y una velocidad aérea de Vref +30 nudos?	B
OPCION A:	13,300 libras.	
OPCION B:	16,200 libras.	
OPCION C:	17,700 libras.	
PREG20074681	¿Cuáles son el tiempo y la distancia para descender de 16,500 pies a 3,500 pies?	C
OPCION A:	9.3 minutos, 37 millas náuticas aéreas.	
OPCION B:	9.1 minutos, 35 millas náuticas aéreas.	
OPCION C:	8.7 minutos, 33 millas náuticas aéreas.	
PREG20074859	Figura 92 ¿Qué empuje es necesario para mantener vuelo nivelado a 140,000 libras, con tren de aterrizaje arriba, flaps 25° y una velocidad aérea de 172 nudos?	B
OPCION A:	13,700 libras.	
OPCION B:	18,600 libras.	
OPCION C:	22,000 libras.	
PREG20074680	Figura 26 ¿Cuáles son la distancia y el consumo de combustible para descender de 22,000 pies a 4,500 pies?	B
OPCION A:	44 millas náuticas aéreas, 117 libras.	
OPCION B:	48 millas náuticas aéreas, 112 libras.	
OPCION C:	56 millas náuticas aéreas, 125 libras.	
PREG20074860	Figura 92 ¿Cuál es el empuje necesario para mantener vuelo nivelado a 140,000 libras, con tren de aterrizaje abajo, flaps 25° y una velocidad aérea de 162 nudos?	B
OPCION A:	17,400 nudos.	
OPCION B:	19,500 libras.	
OPCION C:	22,200 libras.	

PREG20074679	Figura 26 ¿Cuáles son el tiempo y la distancia para descender de 18,000 pies a 2,500 pies?	A
OPCION A:	10.3 minutos, 39 millas náuticas.	
OPCION B:	9.8 minutos, 33 millas náuticas.	
OPCION C:	10.0 minutos, 36 millas náuticas.	
PREG20074643	Figura 12 ¿Cuál es el torque mínimo de despegue dadas las siguientes condiciones? Altitud por presión 5,500 pies Temperatura (OAT) +29°C Aletas contra hielo Retractadas	C
OPCION A:	2,950 libras-pies.	
OPCION B:	3,100 libras-pies.	
OPCION C:	3,200 libras-pies.	
PREG20074896	¿Mediante qué procedimiento logra performance de rango máximo una aeronave turborreactor si se reduce su peso?	B
OPCION A:	Incrementar la velocidad o la altitud.	
OPCION B:	Incrementar la altitud o reducir la velocidad.	
OPCION C:	Incrementar la velocidad o reducir la altitud.	
PREG20074642	Figura 12 ¿Cuál es el torque mínimo de despegue dadas las siguientes condiciones? Altitud por presión 3,500 pies Temperatura (OAT) +43°C Aletas contra hielo Retractadas	B
OPCION A:	3,000 libras-pies.	
OPCION B:	3,050 libras-pies.	
OPCION C:	3,110 libras-pies.	
PREG20074897	¿Qué acción produce el consumo mínimo de combustible en una pierna determinada de vuelo crucero?	A
OPCION A:	Incrementar la velocidad aérea indicada para un viento de nariz.	
OPCION B:	Incrementar la velocidad aérea indicada para un viento de cola.	
OPCION C:	Incrementar la altitud para un viento de nariz, reducir la altitud para un viento de cola.	

PREG20074641	<p>Figura 12</p> <p>¿Cuál es el torque mínimo de despegue dadas las siguientes condiciones?</p> <p>Altitud por presión 7,500 pies</p> <p>Temperatura (OAT) +9°C</p> <p>Aletas contra hielo Extendidas</p> <p>OPCION A: 3,200 libras-pies.</p> <p>OPCION B: 3,160 libras-pies.</p> <p>OPCION C: 3,300 libras-pies.</p>	B
PREG20074898	<p>¿Cómo se debe emplear las hélices de empuje inverso durante el aterrizaje con el objeto de lograr efectividad máxima para detenerse?</p> <p>OPCION A: Incrementar gradualmente la potencia hasta el máximo al disminuirse la velocidad de salida del viraje.</p> <p>OPCION B: Emplear máxima potencia inversa lo antes posible tras el contacto de aterrizaje.</p> <p>OPCION C: Elegir paso inverso tras el aterrizaje y emplear el ajuste de potencia mínima de los motores.</p>	B
PREG20074640	<p>Figura 12</p> <p>¿Cuál es el torque mínimo de despegue dadas las siguientes condiciones?</p> <p>Altitud por presión 7,500 pies</p> <p>Temperatura (OAT) +35°C</p> <p>Aletas contra hielo Retractadas</p> <p>OPCION A: 2,820 libras-pies.</p> <p>OPCION B: 2,880 libras-pies.</p> <p>OPCION C: 2,780 libras-pies.</p>	A
PREG20074899	<p>¿Qué condición tiene una pendiente de pista cuesta arriba sobre el rendimiento en el despegue?</p> <p>OPCION A: Incrementa la distancia de despegue.</p> <p>OPCION B: Reduce la velocidad de despegue.</p> <p>OPCION C: Reduce la distancia de despegue.</p>	A
PREG20074639	<p>Figura 12</p> <p>¿Cuál es el torque mínimo de despegue dadas las siguientes condiciones?</p> <p>Altitud por presión 9,000 pies</p> <p>Temperatura (OAT) +3°C</p> <p>Aletas contra hielo Extendidas</p> <p>OPCION A: 3,100 libras-pies.</p> <p>OPCION B: 3,040 libras-pies.</p> <p>OPCION C: 3,180 libras-pies.</p>	A

PREG20074900	¿Bajo qué condición durante el roll de aterrizaje se encuentran los frenos de la llanta principal en máxima efectividad?	A
OPCION A:	Cuando se reduce la sustentación en el ala.	
OPCION B:	En altas velocidades sobre el terreno.	
OPCION C:	Cuando las ruedas están aseguradas y patinando.	
PREG20074638	¿En qué velocidad, con respecto a L/Dmax, se suscita el máximo rango para una aeronave a reacción?	C
OPCION A:	Una velocidad menor a aquella correspondiente a L/Dmax.	
OPCION B:	Una velocidad equivalente a aquella correspondiente a L/Dmax.	
OPCION C:	Una velocidad mayor a aquella correspondiente a L/Dmax.	
PREG20074901	¿Qué condición tiene el efecto de reducir la velocidad de falla del motor crítico?	A
OPCION A:	Pista resbalosa o antiskid inoperativo.	
OPCION B:	Bajo peso bruto.	
OPCION C:	Gran altitud por densidad.	
PREG20074637	¿A qué velocidad, con referencia a la L/Dmax, ocurre el máximo régimen de ascenso de un avión a reacción?	A
OPCION A:	Una velocidad mayor a la de L/Dmax.	
OPCION B:	Una velocidad igual a la de L/Dmax.	
OPCION C:	Una velocidad menor a la de L/Dmax.	
PREG20074902	¿Cuál acción es la correcta al encontrar la primera oleada de turbulencia reportada con aire despejado (CAT)?	C
OPCION A:	Extender flaps para reducir la carga sobre el ala.	
OPCION B:	Extender tren de aterrizaje para producir más resistencia al avance e incrementar la estabilidad.	
OPCION C:	Ajustar la velocidad aérea a la recomendada para aire con turbulencia.	
PREG20074646	Figura 13 ¿Cuál es la distancia de despegue sobre un obstáculo de 50 pies dadas las siguientes condiciones?	B
	Altitud por presión 2,000 pies	
	Temperatura (OAT) +15°C	
	Peso 16,000 lbs	
	Componente de viento En calma	
	Aletas contra hielo Retractadas	
OPCION A:	3,400 pies.	
OPCION B:	3,700 pies.	
OPCION C:	4,200 pies.	
PREG20074903	¿Qué procedimiento se recomienda si se encuentra turbulencia severa?	B

OPCION A:	Mantener altitud constante.
OPCION B:	Mantener actitud constante.
OPCION C:	Mantener velocidad aérea y altitud constantes.

PREG20074636	¿Qué debe hacer un piloto para mantener la performance de aeronave de "mejor rango" si se encuentra un viento de cola?	C
OPCION A:	Incrementar la velocidad aérea indicada.	
OPCION B:	Mantener la velocidad.	
OPCION C:	Reducir la velocidad.	

PREG20074904	¿Cuál es la definición de velocidad V2?	B
OPCION A:	Velocidad de decisión en el despegue.	
OPCION B:	Velocidad de seguridad en el despegue.	
OPCION C:	Velocidad mínima de despegue.	

PREG20074634	¿Qué factor de rango máximo se reduce si el peso es mayor?	C
OPCION A:	Angulo de ataque.	
OPCION B:	Altitud.	
OPCION C:	Velocidad aérea indicada.	

PREG20074905	¿Cuál es el símbolo correcto de la velocidad mínima de sustentación? (unstick speed)	A
OPCION A:	Vmu.	
OPCION B:	Vmd.	
OPCION C:	Vfc.	

PREG20074633	¿Qué efecto tiene el aterrizaje en aeropuertos muy elevados sobre la velocidad sobre terreno con condiciones comparables relativas a temperatura, viento y peso de la aeronave?	A
OPCION A:	Más alto que con poca elevación.	
OPCION B:	Más bajo que con poca elevación.	
OPCION C:	El mismo que con poca elevación.	

PREG20074887	¿Qué combinación de MAP y RPM produce el daño más severo por desgaste, fatiga y deterioro en los motores recíprocos de alto rendimiento bajo condiciones normales?	A
OPCION A:	Alto RPM y baja MAP.	
OPCION B:	Bajo RPM y alta MAP.	
OPCION C:	Alto RPM y alta MAP.	

PREG20074660	Figuras 15 y 18 ¿Cuáles son el tiempo, combustible y distancia desde el inicio del ascenso hasta la altitud de crucero de acuerdo a las Condiciones de Operaciones BE-22?	B
--------------	--	---

- OPCION A:** 12.0 minutos, 220 libras, 40 millas náuticas.
OPCION B: 11.0 minutos, 185 libras, 37 millas náuticas.
OPCION C: 10.5 minutos, 175 libras, 32 millas náuticas.

PREG20074886 ¿Qué recuperada sería correcta si se suscitara una pérdida de compresor? A

- OPCION A:** Reducir flujo de combustible, reducir el ángulo de ataque e incrementar la velocidad aérea.
OPCION B: Avanzar el acelerador, bajar el ángulo de ataque y reducir la velocidad aérea.
OPCION C: Reducir el acelerador, reducir la velocidad aérea e incrementar el ángulo de ataque.

PREG20074719 Figuras 48,49,50 C
 ¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación W-2?

- OPCION A:** 85.8 millas náuticas.
OPCION B: 87.8 millas náuticas.
OPCION C: 79.4 millas náuticas.

PREG20074885 ¿Qué tipo de pérdida de compresor tiene el mayor potencial para producir daños severos en el motor? C

- OPCION A:** Pérdida intermitente por encendido prematuro del motor.
OPCION B: Pérdida transitoria por encendido prematuro del motor.
OPCION C: Pérdida por flujo continuo y estable en dirección contraria a lo establecido.

PREG20074884 ¿Qué indica que se ha desarrollado y estabilizado una pérdida del compresor? A

- OPCION A:** Fuertes vibraciones y estruendos.
OPCION B: Fuerte "detonación" ocasional y flujo en dirección contraria a lo establecido.
OPCION C: Pérdida completa de la potencia con severa reducción de la velocidad aérea.

PREG20074883 ¿Cuál es la característica de una pérdida de compresor transitoria? C

- OPCION A:** Estruendo fuerte y estable acompañado por una fuerte vibración.
OPCION B: Pérdida repentina del empuje acompañada por un fuerte chirrido.
OPCION C: "Estallido" intermitente, pues se suscita el encendido prematuro del motor y flujo en movimiento contrario a lo establecido.

PREG20074893 ¿Cómo se debe aplicar las reversas de empuje para reducir la distancia de aterrizaje en aeronaves con turborreactor? A

- OPCION A:** Inmediatamente tras el contacto con el terreno.
OPCION B: Inmediatamente antes del contacto.

OPCION C: Tras aplicar máximo frenado de llanta.

PREG20074819 Figuras 81,82,83 B
¿Cuál es el máximo EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones G-3?

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

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

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

PREG20074840 Figuras 86,87 B
¿Cuál es el tiempo y la distancia de descenso bajo las Condiciones de Operaciones S-4?

OPCION A: 22 minutos, 110 millas náuticas aéreas.

OPCION B: 21 minutos, 113 millas náuticas aéreas.

OPCION C: 24 minutos, 129 millas náuticas aéreas.

PREG20074817 Figuras 81,82,83, A
¿Cuál es el máximo EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones G-1?

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

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

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

PREG20074746 Figuras 53,54,55 B
¿Cuáles son las velocidades de falla de motor crítico y de seguridad de despegue para las Condiciones de Operación R-4?

OPCION A: 131 y 133 nudos.

OPCION B: 123 y 134 nudos.

OPCION C: 122 y 130 nudos.

PREG20074747 Figuras 53,54,55 A
¿Cuáles son las velocidades de rotación y a volar (bug speed) para las condiciones operacionales R-5?

OPCION A: 138 y 143 nudos.

OPCION B: 136 y 141 nudos.

OPCION C: 134 y 141 nudos.

PREG20074818 Figuras 81,82,83 C
¿Cuál es el máximo EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones G-2?

OPCION A: Motores 1 y 3, 2.15; motor 2, 2.16.

OPCION B: Motores 1 y 3, 2.18; motor 2, 2.13.

OPCION C: Motores 1 y 3, 2.14; motor 2, 2.11.

PREG20074749	Figuras 56,57,58 ¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación V-2?	C
OPCION A:	85 millas náuticas.	
OPCION B:	65 millas náuticas.	
OPCION C:	69 millas náuticas.	
PREG20074750	Figuras 56,57,58 ¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación V-3?	B
OPCION A:	95 millas náuticas.	
OPCION B:	79 millas náuticas.	
OPCION C:	57 millas náuticas.	
PREG20074751	Figuras 56,57,58 ¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación V-4?	A
OPCION A:	63 millas náuticas.	
OPCION B:	53 millas náuticas.	
OPCION C:	65 millas náuticas.	
PREG20074752	Figuras 56,57,58 ¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación V-5?	C
OPCION A:	70 millas náuticas.	
OPCION B:	47 millas náuticas.	
OPCION C:	61 millas náuticas.	
PREG20074753	Figuras 56,57,58 ¿Cuánto combustible se consume durante el ascenso en ruta para las Condiciones de Operación V-1?	C
OPCION A:	4,100 libras.	
OPCION B:	3,600 libras.	
OPCION C:	4,000 libras.	
PREG20074754	Figuras 56,57,58 ¿Cuánto combustible se consume durante el ascenso en ruta para las Condiciones de Operación V-2?	A
OPCION A:	2,250 libras.	
OPCION B:	2,600 libras.	
OPCION C:	2,400 libras.	
PREG20074755	Figuras 56,57,58 ¿Cuál es el peso de la aeronave en la parte superior del ascenso para las Condiciones de Operaciones V-3?	B

OPCION A: 82,100 libras.
OPCION B: 82,500 libras.
OPCION C: 82,200 libras.

PREG20074756 Figuras 56,57,58 A
¿Cuál es el peso de la aeronave en la parte superior del ascenso para las Condiciones de Operaciones V-4?

OPCION A: 102,900 libras.
OPCION B: 102,600 libras.
OPCION C: 103,100 libras.

PREG20074757 Figuras 56,57,58 A
¿Cuál es el peso de la aeronave en la parte superior del ascenso para las Condiciones de Operaciones V-5?

OPCION A: 73,000 libras.
OPCION B: 72,900 libras.
OPCION C: 72,800 libras.

PREG20074766 Figuras 61,62 B
¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-4?

OPCION A: 6 horas 50 minutos.
OPCION B: 5 horas 45 minutos.
OPCION C: 5 horas 30 minutos.

PREG20074765 Figuras 61,62 C
¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-3?

OPCION A: 4 horas 5 minutos.
OPCION B: 3 horas 40 minutos.
OPCION C: 4 horas.

PREG20074764 Figuras 61,62 B
¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-2?

OPCION A: 5 horas 5 minutos.
OPCION B: 6 horas 15 minutos.
OPCION C: 5 horas 55 minutos.

PREG20074763 Figuras 61,62 C
¿Cuál es el tiempo de vuelo (trip time) de acuerdo a las Condiciones de Operaciones X-1?

OPCION A: 4 horas 5 minutos.
OPCION B: 4 horas 15 minutos.
OPCION C: 4 horas.

PREG20074762	Figuras 59,60 ¿Cuál es el EPR máximo continuo para las Condiciones de Operaciones T-5?	B
OPCION A:	2.00.	
OPCION B:	2.04.	
OPCION C:	1.96.	
PREG20074906	¿Qué símbolo indica la velocidad máxima de operación de un avión?	B
OPCION A:	Vle.	
OPCION B:	Vmo/Mmo.	
OPCION C:	Vlo/Mlo.	
PREG20074632	¿Bajo qué condiciones es Vmc la más alta?	B
OPCION A:	El peso bruto se encuentra en el valor máximo permisible.	
OPCION B:	El centro de gravedad se encuentra en la posición posterior máxima permisible.	
OPCION C:	El centro de gravedad se encuentra en la posición delantera máxima permisible.	
PREG20074907	¿Cuál es el símbolo correcto de la velocidad de crucero de diseño?	A
OPCION A:	Vc.	
OPCION B:	Vs.	
OPCION C:	Vma.	
PREG20074631	¿Cuál es la pérdida de rendimiento resultante si falla uno de los motores de un bimotor?	B
OPCION A:	Reducción de la velocidad aérea de crucero en 50%.	
OPCION B:	Reducción del ascenso en 50% o más.	
OPCION C:	Reducción de todo el rendimiento en 50%.	
PREG20074861	Figura 92 ¿Cuál es el empuje necesario para mantener vuelo nivelado a 140,000 libras, con tren de aterrizaje abajo, flaps 25° y una velocidad aérea de 145 nudos?	B
OPCION A:	16,500 libras.	
OPCION B:	18,100 libras.	
OPCION C:	18,500 libras.	
PREG20074677	Figuras 21 a 25 ¿Cuál es el consumo de combustible durante el tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-34?	B
OPCION A:	668 libras.	
OPCION B:	718 libras.	
OPCION C:	737 libras.	

PREG20074862	Figura 92 ¿Cuál es el cambio de resistencia al avance total para un avión de 140,000 libras si se varía la configuración de flaps 30°, tren de aterrizaje abajo, a flaps 0°, tren de aterrizaje arriba, a una velocidad constante de 160 nudos?	A
OPCION A:	13,500 libras.	
OPCION B:	13,300 libras.	
OPCION C:	15,300 libras.	
PREG20074676	Figuras 21 a 25 ¿Cuál es el consumo de combustible durante el tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-33?	B
OPCION A:	1,165 libras.	
OPCION B:	1,373 libras.	
OPCION C:	976 libras.	
PREG20074863	Figura 93 ¿Cuál es la máxima velocidad señalada en la carta mientras mantiene una senda de planeo de 3° a un peso de 110,000 libras?	A
OPCION A:	136 nudos.	
OPCION B:	132 nudos.	
OPCION C:	139 nudos.	
PREG20074675	Figuras de la 21 a la 25 ¿Cuál es el consumo de combustible durante el tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-32?	C
OPCION A:	1,028 libras.	
OPCION B:	896 libras.	
OPCION C:	977 libras.	
PREG20074864	Figura 93 ¿Cuál es el empuje necesario para mantener una senda de planeo de 3° a 110,000 libras, con tren de aterrizaje abajo, flaps 30° y una velocidad aérea de Vref +20 nudos?	B
OPCION A:	9,800 libras.	
OPCION B:	11,200 libras.	
OPCION C:	17,000 libras.	
PREG20074694	Figura 40 ¿Cuál es el rendimiento de ascenso de un bimotor con ambos motores operativos? Altitud por presión 7,500 pies Temperatura (OAT) +5°C Calentador ON	B
OPCION A:	905 pies/min.	

OPCION B: 765 pies/min.
OPCION C: 1,080 pies/min.

PREG20074865 Figura 93 B
¿Cuál es el empuje necesario para mantener vuelo nivelado a 110,000 libras, con tren de aterrizaje abajo, flaps 40° y una velocidad aérea de 118 nudos?

OPCION A: 17,000 libras.
OPCION B: 20,800 libras.
OPCION C: 22,300 libras.

PREG20074684 Figuras 27 y 28 A
¿Cuál es la distancia de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies de acuerdo a las Condiciones de Operaciones B-36?

OPCION A: 1,900 pies.
OPCION B: 1,625 pies.
OPCION C: 950 pies.

PREG20074866 Figura 93 A
¿Cuál es el empuje necesario para mantener vuelo nivelado a 110,000 libras, con tren de aterrizaje arriba, flaps 25° y una velocidad aérea de 152 nudos?

OPCION A: 14,500 libras.
OPCION B: 15,900 libras.
OPCION C: 16,700 libras.

PREG20074695 Figura 40 B
¿Cuál es el rendimiento de ascenso de un bimotor con ambos motores operativos?

Altitud por presión 6,500 pies
Temperatura (OAT) +25°C
Calentador OFF

OPCION A: 285 pies/min.
OPCION B: 600 pies/min.
OPCION C: 400 pies/min.

PREG20074857 Figuras 92 C
¿Cuál es la máxima velocidad señalada en la carta mientras mantiene una senda de planeo de 3° a un peso de 140,000 libras?

OPCION A: 127 nudos.
OPCION B: 149 nudos.
OPCION C: 156 nudos.

PREG20074710 Figura 43 A
Para un bimotor, ¿cuál es la distancia de aterrizaje con un solo motor sobre un obstáculo de 50 pies?

Peso bruto 15,000 lbs
Altitud por presión 8,000 pies
Temperatura (OAT) +20°C

OPCION A: 1,900 pies.

OPCION B: 1,800 pies.

OPCION C: 2,000 pies.

PREG20074845 Figura 88 B
¿Cuál es el peso de aterrizaje máximo que permite detenerse corto a 2,000 pies del extremo de una pista seca de 5,400 pies con reversas y spoilers inoperativos?

OPCION A: 117,500 libras.

OPCION B: 136,500 libras.

OPCION C: 139,500 libras.

PREG20074697 Figura 40 A
¿Cuál es el rendimiento de ascenso de un bimotor con ambos motores operativos?

Altitud por presión 3,500 pies
Temperatura (OAT) -10°C
Calentador ON

OPCION A: 985 pies/min.

OPCION B: 1,300 pies/min.

OPCION C: 1,360 pies/min.

PREG20074844 Figura 88 B
¿Cuántos pies quedan tras aterrizar en una pista seca de 7,200 pies con spoilers inoperativos a un peso bruto de 118,000 libras?

OPCION A: 4,200 pies.

OPCION B: 4,500 pies.

OPCION C: 4,750 pies.

PREG20074717 Figuras 45,46,47 B
¿Cuáles son las velocidades V1 y Vr para las condiciones operacionales A-5?

OPCION A: 110.4 nudos de V1; 110.9 nudos de Vr.

OPCION B: 109.6 nudos de V1; 112.7 nudos de Vr.

OPCION C: 106.4 nudos de V1; 106.4 nudos de Vr.

PREG20074843	Figura 88 ¿Cuán más larga es la distancia de aterrizaje de pista seca empleando frenos solamente en comparación con el empleo de frenos y reversas con un peso bruto de 114,000 libras?	C
OPCION A:	1,150 pies.	
OPCION B:	500 pies.	
OPCION C:	300 pies.	
PREG20074716	Figuras 45, 46, 47 ¿Cuáles son las velocidades V1 y Vr para las condiciones operacionales A-4?	B
OPCION A:	128.0 nudos de V1; 130.5 nudos de Vr.	
OPCION B:	129.9 nudos de V1; 133.4 nudos de Vr.	
OPCION C:	128.6 nudos de V1; 131.1 nudos de Vr.	
PREG20074821	Figuras 81, 82, 83 ¿Cuál es el máximo EPR de despegue para las Condiciones de Operaciones G-5?	C
OPCION A:	Motores 1 y 3, 2.27; motor 2, 2.18.	
OPCION B:	Motores 1 y 3, 2.16; motor 2, 2.14.	
OPCION C:	Motores 1 y 3, 2.23; motor 2, 2.22.	
PREG20074715	Figuras 45, 46, 47 ¿Cuáles son las velocidades V1 y Vr para las condiciones operacionales A-3?	A
OPCION A:	136.8 nudos de V1; 141.8 nudos de Vr.	
OPCION B:	134.8 nudos de V1; 139.0 nudos de Vr.	
OPCION C:	133.5 nudos de V1; 141.0 nudos de Vr.	
PREG20074822	Figuras 80 a 83 ¿Cuál es la velocidad de seguridad en el despegue para las condiciones operacionales G-1?	B
OPCION A:	122 nudos.	
OPCION B:	137 nudos.	
OPCION C:	133 nudos.	
PREG20074714	Figuras 45, 46, 47 ¿Cuáles son las velocidades V1 y Vr para las condiciones operacionales A-2?	C
OPCION A:	129.7 nudos de V1; 134.0 nudos de Vr.	
OPCION B:	127.2 nudos de V1; 133.2 nudos de Vr.	
OPCION C:	127.4 nudos de V1; 133.6 nudos de Vr.	
PREG20074823	Figuras 81 a 83 ¿Cuál es la velocidad de rotación para las condiciones operacionales G-2?	C

OPCION A: 150 nudos.
OPCION B: 154 nudos.
OPCION C: 155 nudos.

PREG20074713 Figuras 45, 46,47 A
¿Cuáles son las velocidades V1 y Vr para las condiciones operacionales A-1?

OPCION A: 123.1 nudos de V1; 125.2 nudos de Vr.
OPCION B: 120.5 nudos de V1; 123.5 nudos de Vr.
OPCION C: 122.3 nudos de V1; 124.1 nudos de Vr.

PREG20074916 ¿Qué requisito operacional se debe cumplir al efectuar un vuelo ferry A
en un avión propulsado por motores de turbina hacia otra base para efectos de reparación de un motor inoperativo?

OPCION A: Sólo los tripulantes técnicos que exige la regulación deben estar a bordo del avión.
OPCION B: El clima existente y pronosticado para la salida, en ruta y aproximación debe ser VFR.
OPCION C: No se debe transportar pasajeros salvo el personal de mantenimiento autorizado.

PREG20074630 ¿Qué velocidad aérea se debe mantener si ocurre la falla de un motor a B
una altitud por encima del techo de monomotores?

OPCION A: Vmc.
OPCION B: Vyse.
OPCION C: Vxse.

PREG20074915 ¿Qué requisito operacional se debe cumplir al efectuar un vuelo ferry A
en un avión grande, propulsado por motores de turbina, si uno de sus motores está inoperativo?

OPCION A: Las condiciones meteorológicas en el despegue y el destino deben ser VFR.
OPCION B: Las condiciones meteorológicas deben ser mayores a los mínimos VFR básicos de toda la ruta, lo cual incluye despegue y aterrizaje.
OPCION C: No se puede efectuar el vuelo entre la puesta de sol oficial y el amanecer oficial.

PREG20074629 ¿Cómo puede el aire con turbulencia causar un incremento en la A
velocidad de pérdida de un perfil aerodinámico?

OPCION A: Un cambio brusco en el viento relativo.
OPCION B: Una reducción en el ángulo de ataque.
OPCION C: Reducción repentina en el factor de carga.

PREG20074914 ¿Qué requisito operacional se debe cumplir al efectuar un vuelo ferry A
en un avión de transportador aéreo si uno de los tres motores de turbina está inoperativo?

- OPCION A:** Las condiciones meteorológicas en el despegue y el destino deben ser VFR.
- OPCION B:** No se puede efectuar el vuelo entre la puesta de sol oficial y el amanecer oficial.
- OPCION C:** Las condiciones meteorológicas deben ser mayores a los mínimos VFR básicos de toda la ruta, lo cual incluye despegue y aterrizaje.

PREG20074628 ¿Para cuáles de las siguientes aeronaves es necesaria la "zona libre de obstáculos (Clearway)" de una pista específica para calcular las limitaciones de peso de despegue? B

- OPCION A:** Aquellas aeronaves de transporte de pasajeros certificadas entre el 26 de Agosto de 1957 y el 30 de Agosto de 1959.
- OPCION B:** Aeronaves de transporte propulsadas por motores a turbina certificadas con posterioridad al 30 de Setiembre de 1958.
- OPCION C:** Aeronaves de transportador aéreo con matrícula estadounidense con posterioridad al 29 de Agosto de 1959.

PREG20074913 Un explotador comercial planea efectuar un vuelo ferry en un avión grande, cuatrimotor, con motores recíprocos, de una estación a otra con el objeto de reparar un motor inoperativo. ¿Cuál es uno de los requisitos operacionales para los vuelos con tres motores? B

- OPCION A:** El peso bruto de despegue no debe ser mayor al 75% del máximo peso bruto certificado.
- OPCION B:** Las condiciones meteorológicas en los aeropuertos de despegue y destino deben ser VFR.
- OPCION C:** La distancia de despegue calculada para alcanzar V1 no debe ser mayor al 70% de la longitud de pista efectiva.

PREG20074627 ¿Qué longitud de pista efectiva necesita un avión propulsado por turborreactores en el aeropuerto de destino si se ha emitido un pronóstico de pistas húmedas o resbalosas a la hora estimada de llegada? B

- OPCION A:** 70% de la pista real disponible, desde una altura de 50 pies por encima del umbral.
- OPCION B:** 115% de la longitud de pista que necesita una pista seca.
- OPCION C:** 115% de la longitud de pista que necesita una pista húmeda.

PREG20074912 ¿Qué requisito operacional debe cumplir un explotador comercial al efectuar un vuelo ferry en un avión grande, trirreactor, de una estación a otra con el objeto de reparar un motor inoperativo? C

- OPCION A:** La distancia de despegue calculada para alcanzar la V1 no debe ser mayor al 70% de la longitud de pista efectiva.
- OPCION B:** El clima existente y pronosticado para la salida, en ruta y aproximación debe ser VFR.
- OPCION C:** No se debe transportar pasajeros.

PREG20074718	Figuras 48,49,50 ¿Cuál es la distancia cubierta en el terreno durante un ascenso en ruta para las Condiciones de Operación W-1?	A
OPCION A:	104.0 millas náuticas.	
OPCION B:	99.2 millas náuticas.	
OPCION C:	109.7 millas náuticas.	
PREG20074911	¿Cuál es el área identificada por el término "zona de parada" (Stopway)?	B
OPCION A:	Un área, como mínimo del mismo ancho que la pista, capaz de soportar la carga de una aeronave durante un despegue normal.	
OPCION B:	Un área designada para ser utilizada en la desaceleración de un despegue abortado.	
OPCION C:	Un área, no tan ancha como la pista, capaz de soportar la carga de una aeronave durante un despegue normal.	
PREG20074635	¿Qué performance es característica de vuelo a L/D máximo en una aeronave accionada por hélice?	A
OPCION A:	Máximo rango y planeo de distancia.	
OPCION B:	El mejor ángulo de ascenso.	
OPCION C:	Máxima autonomía.	
PREG20074910	¿Cuál es el nombre de un plano más allá del extremo de una pista que carece de obstrucciones y puede ser considerada para calcular la performance de una aeronave propulsada por turbinas?	A
OPCION A:	Zona libre de obstáculos (Clearway).	
OPCION B:	Zona de parada (Stopway).	
OPCION C:	Plano libre de obstrucción.	
PREG20074672	Figuras de la 21 a la 25 ¿Cuál es el tiempo en ruta del tramo de crucero según las Condiciones de Operaciones BE-34?	A
OPCION A:	1 hora 6 minutos.	
OPCION B:	1 hora 3 minutos.	
OPCION C:	1 hora 11 minutos.	
PREG20074909	¿Cuál es el símbolo correcto de la velocidad en pérdida o la velocidad mínima de vuelo estable en la que se puede controlar la aeronave?	B
OPCION A:	Vso.	
OPCION B:	Vs.	
OPCION C:	Vs1.	

PREG20074647	Figura 13 ¿Cuál es la carrera de despegue en el terreno y la velocidad V1 dadas las siguientes condiciones? Altitud por presión 3,000 pies Temperatura (OAT) -10°C Peso 15,000 lbs Componente de viento 8 nudos de viento de cola Aletas contra hielo Extendidas	A
OPCION A:	2,200 pies, 105 nudos.	
OPCION B:	2,000 pies, 113 nudos.	
OPCION C:	1,900 pies, 103 nudos.	
