

TEMA: 0040 DESPACHADOR (CAP. 01) - REGULACIONES

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20074434 (8188)	¿Quién puede asumir las funciones del ingeniero de vuelo si éste queda incapacitado durante el vuelo?	B
OPCION A:	Sólo el segundo al mando.	
OPCION B:	Cualquier tripulante técnico si estuviera calificado.	
OPCION C:	Cualquier piloto si cuenta con una licencia de ingeniero de vuelo.	
OPCION D:		
PREG20074435 (8189)	¿Bajo qué condiciones es necesaria la presencia de un ingeniero de vuelo, para las operaciones realizadas en virtud a la RAP Parte 121?	C
OPCION A:	Si la aeronave opera en vuelo de comprobación, con carga paga a bordo.	
OPCION B:	Si la aeronave es propulsada por más de dos motores a turbina.	
OPCION C:	Si fuera prescrito por el certificado tipo de la aeronave.	
OPCION D:		
PREG20074436 (8190)	¿Cuál es el peso de despegue que requiere la presencia de un ingeniero de vuelo si se determina la necesidad de sus funciones por peso de la aeronave?	B
OPCION A:	80,000 libras.	
OPCION B:	Más de 80,000 libras.	
OPCION C:	300,000 libras.	
OPCION D:		
PREG20074437 (8191)	La "norma de 60 años" prescrita por la RAP Parte 121 se aplica a:	A
OPCION A:	Cualquier piloto.	
OPCION B:	Cualquier tripulante técnico.	
OPCION C:	Sólo al piloto al mando.	
OPCION D:		
PREG20074438 (8192)	Una aeronave posee asientos para 149 pasajeros y ocho tripulantes. ¿Cuál es la cantidad mínima de tripulantes auxiliares que se requiere si hay 97 pasajeros a bordo?	A
OPCION A:	Cuatro.	
OPCION B:	Tres.	
OPCION C:	Dos.	
OPCION D:		
PREG20074439 (8193)	¿Cuál es la cantidad mínima de tripulantes auxiliares que se requiere si, en una aeronave con una capacidad de asientos de 187, hay 137 pasajeros a bordo?	A
OPCION A:	Seis.	
OPCION B:	Cinco.	
OPCION C:	Cuatro.	

OPCION D:

PREG20074440 (8201) ¿Cuál es la cantidad mínima de tripulantes auxiliares que se requiere en una aeronave con una capacidad de asientos de pasajeros de 188 si en ésta sólo hay 117 pasajeros a bordo? B

OPCION A: Cinco.

OPCION B: Cuatro.

OPCION C: Tres.

OPCION D:

PREG20074441 (8202) ¿Cuál es la cantidad mínima de tripulantes auxiliares que se requiere en una aeronave con una capacidad de asientos de pasajeros de 333 si en ésta hay 296 pasajeros a bordo? A

OPCION A: Siete.

OPCION B: Seis.

OPCION C: Cinco.

OPCION D:

PREG20074442 (8205) Un piloto al mando debe rendir un chequeo de competencia o de un entrenamiento de refresco en simulador en un plazo no mayor a: A

OPCION A: 6 meses calendarios anteriores.

OPCION B: 12 meses calendarios anteriores.

OPCION C: 24 meses calendarios anteriores.

OPCION D:

PREG20074443 (8207) Un piloto tripulante técnico, que no sea piloto al mando, debe haber recibido un chequeo de competencia o un entrenamiento en simulador orientado a la línea en un plazo no mayor a: C

OPCION A: 6 meses calendarios anteriores.

OPCION B: 12 meses calendarios anteriores.

OPCION C: 24 meses calendarios anteriores.

OPCION D:

PREG20074444 (8208) ¿Cuál es uno de los requerimientos que debe satisfacer un piloto tripulante técnico para restablecer su experiencia reciente? B

OPCION A: Se debe realizar al menos un aterrizaje con una falla simulada en el motor más crítico.

OPCION B: Al menos una aproximación ILS al mínimo más bajo ILS autorizado por el poseedor de certificado y un aterrizaje desde dicha aproximación.

OPCION C: Se debe realizar al menos tres aterrizajes hasta una parada completa.

OPCION D:

PREG20074445 (8210) ¿Cuáles son los requerimientos de chequeo en línea correspondientes al piloto al mando de un transportador aéreo nacional? A

OPCION A: Se requiere un chequeo en línea cada 12 meses calendarios en uno de los tipos de aeronaves que se va a operar.

OPCION B: Se requiere un chequeo en línea sólo si el piloto va a ser programado para volar en áreas y aeropuertos especiales.

OPCION C: Se requiere un chequeo en línea cada 12 meses en todo tipo de aeronave en que va a volar el piloto.

OPCION D:

PREG20074446 (8211) Por lo general, se debe programar a un despachador por no más de: C

OPCION A: 8 horas de servicio en cualquier período de 24 horas consecutivas.

OPCION B: 10 horas de servicio en cualquier período de 24 horas consecutivas.

OPCION C: 10 horas consecutivas de servicio.

OPCION D:

PREG20074447 (8212) Un transportador aéreo utiliza una aeronave certificada para operación con una tripulación de dos pilotos y un ingeniero de vuelo. Si este último queda incapacitado: A

OPCION A: Por lo menos otro tripulante técnico debe estar calificado para asumir las funciones del ingeniero de vuelo.

OPCION B: Un tripulante debe estar calificado para asumir las funciones del ingeniero de vuelo.

OPCION C: Un piloto debe estar calificado y poseer una licencia de ingeniero de vuelo a fin de asumir las funciones del ingeniero de vuelo.

OPCION D:

PREG20074448 (8213) Si se requiere un ingeniero de vuelo como tripulante, es necesario que: B

OPCION A: Un piloto posea una licencia de ingeniero de vuelo y esté calificado para asumir las funciones de un ingeniero de vuelo en una emergencia.

OPCION B: El ingeniero de vuelo esté certificado y calificado apropiadamente.

OPCION C: Al menos otro tripulante técnico esté calificado para asumir las funciones del ingeniero de vuelo pero no es necesario una licencia.

OPCION D:

PREG20074449 (8214) Si un tripulante técnico culmina un chequeo anual de vuelo en Diciembre de 1987 y el periódico en Enero de 1989, se considera que se ha rendido el anterior en: B

OPCION A: Noviembre de 1988.

OPCION B: Diciembre de 1988.

OPCION C: Enero de 1989.

OPCION D:

PREG20074450 (8215) El entrenamiento requerido por los tripulantes técnicos que no han calificado y servido en la misma categoría de otra aeronave del mismo grupo (es decir, turboreactor) es: C

OPCION A: Entrenamiento de actualización.

OPCION B: Entrenamiento de transición.

OPCION C: Entrenamiento inicial.

OPCION D:

PREG20074451 (8216) ¿Al completar qué tipo de programa de entrenamiento puede un tripulante, que ha servido como segundo al mando en una aeronave de tipo específico (es decir, B-727-100), servir como piloto al mando? A

OPCION A: Entrenamiento para ascenso (promoción).

OPCION B: Entrenamiento periódico.

OPCION C: Entrenamiento inicial.

OPCION D:

PREG20074452 (8217) El entrenamiento necesario para los tripulantes o despachadores que han sido calificados y han servido en la misma capacidad de otras aeronaves del mismo grupo es: B

OPCION A: Entrenamiento diferencial.

OPCION B: Entrenamiento de transición.

OPCION C: Entrenamiento de actualización.

OPCION D:

PREG20074453 (8219) Un transportador aéreo de bandera puede programar a un piloto para que vuele una aeronave con dos pilotos y un tripulante técnico más, por un período no mayor a: C

OPCION A: 8 horas durante 12 horas consecutivas.

OPCION B: 10 horas durante 12 horas consecutivas.

OPCION C: 12 horas durante 24 horas consecutivas.

OPCION D:

PREG20074454 (8220) El tiempo máximo de vuelo en un período de 24 horas consecutivas que un transportador aéreo de bandera puede programar a un piloto en una tripulación de dos pilotos sin período de descanso es: A

OPCION A: 8 horas.

OPCION B: 10 horas.

OPCION C: 12 horas.

OPCION D:

PREG20074455 (8221) La máxima cantidad de horas que un piloto puede volar en un período de 7 días consecutivos como piloto al mando en una tripulación de dos pilotos para un transportador aéreo de bandera es: B

OPCION A: 35 horas.

OPCION B: 32 horas.

OPCION C: 30 horas.

OPCION D:

PREG20074456 (8222) La máxima cantidad de horas que un piloto de un transportador aéreo suplementario puede volar en una operación comercial como tripulante en cualquier período de 30 días consecutivos es: A

OPCION A: 100 horas.

OPCION B: 120 horas.

OPCION C: 300 horas.

OPCION D:

PREG20074457 (8223) Un transportador aéreo suplementario puede programar a un piloto en una tripulación de tres pilotos con el propósito de ejercer sus funciones en la cabina de mando durante un período de 24 horas consecutivas por no más de: **B**

OPCION A: 6 horas.

OPCION B: 8 horas.

OPCION C: 10 horas.

OPCION D:

PREG20074458 (8224) Las limitaciones de tiempo de vuelo establecidas para los tripulantes técnicos incluyen: **C**

OPCION A: En cualquier posición de tripulante, sólo vuelo comercial a partir del cual se realiza las operaciones en virtud a la RAP Parte 121.

OPCION B: Todo el tiempo de vuelo, a excepción de los militares en cualquier posición de tripulante.

OPCION C: Todo vuelo comercial en cualquier posición de tripulante.

OPCION D:

PREG20074459 (8226) ¿Qué información debe llevar al aeropuerto de destino un piloto al mando de un vuelo de transportador aéreo suplementario o de operador comercial? **B**

OPCION A: Información referente a distribución de carga y pasajeros.

OPCION B: Copia del plan de vuelo.

OPCION C: Nombres de todos los tripulantes y del piloto designado al mando.

OPCION D:

PREG20074460 (8228) Las normas sobre períodos de servicio y descanso correspondientes a las operaciones de transportador aéreo estipulan que un tripulante técnico: **A**

OPCION A: No sea asignado a cualquier servicio durante cualquier período de descanso.

OPCION B: No esté en servicio en el aire por más de 100 horas en cualquier período de 30 días.

OPCION C: Sea relevado de todo servicio por un mínimo de 24 horas durante cualquier período de 7 días consecutivos.

OPCION D:

PREG20074461 (8229) ¿Qué acción es necesaria si un transportador aéreo nacional o de bandera programa a un despachador para un servicio de 13 horas en un período de 24 horas consecutivas? **C**

OPCION A: Se le debe otorgar al despachador un período de descanso de 24 horas al transcurrir las 13 horas de servicio.

OPCION B: El despachador se debe rehusar a estar en servicio ya que la RAP Parte 121.465(1) restringe el período de servicio a 10 horas consecutivas.

OPCION C: Se le debe otorgar al despachador un período de descanso mínimo de 8 horas al transcurrir 10 horas de servicio o antes de las mismas.

OPCION D:

PREG20074462 (8230)	Para mantenerse actualizado como despachador de vuelo, además de otros requerimientos, una persona debe:	B
OPCION A:	En un plazo no mayor a los 12 meses calendarios, pasar 2.5 horas observando las operaciones en la cabina de mando, más dos despegues y aterrizajes en una de las aeronaves en las que va a trabajar.	
OPCION B:	En un plazo no mayor a los 12 meses calendarios anteriores, pasar un mínimo de 5 horas observando las operaciones en la cabina de mando en un tipo de las aeronaves en las que va a trabajar.	
OPCION C:	En un plazo no mayor a los 12 meses calendarios anteriores, pasar un mínimo de 5 horas observando las operaciones en la cabina de mando en cada tipo de cada grupo en los cuales va a trabajar.	
OPCION D:		

PREG20074463 (8231)	A un despachador de aeronaves, se le deberá otorgar como mínimo 24 horas consecutivas de descanso durante:	B
OPCION A:	Cada 7 días consecutivos.	
OPCION B:	Cualquier período de 7 días consecutivos o su equivalente en cualquier mes calendario.	
OPCION C:	Cada semana calendaria.	
OPCION D:		

PREG20074464 (8232)	Un vuelo de transportador aéreo nacional se retrasa en tierra en un aeropuerto intermedio. ¿Cuánto tiempo debe transcurrir antes de dar un release de re-despacho?	A
OPCION A:	No más de 1 hora.	
OPCION B:	No más de 2 horas.	
OPCION C:	Más de 6 horas.	
OPCION D:		

PREG20074465 (8238)	La máxima cantidad de horas consecutivas de servicio que puede ser programado un despachador de aeronave es:	B
OPCION A:	12 horas.	
OPCION B:	10 horas.	
OPCION C:	8 horas.	
OPCION D:		

PREG20074466 (8243)	Las personas que comparten responsabilidad para el inicio de un vuelo de transportador aéreo suplementario u operador comercial así como para la continuación, desviación y culminación del mismo son:	B
OPCION A:	El piloto al mando y el jefe de pilotos.	
OPCION B:	El piloto al mando y el gerente de operaciones.	
OPCION C:	El piloto al mando y el supervisor de vuelo.	
OPCION D:		

PREG20074467 (8259)	El vuelo de un transportador aéreo de bandera aterriza en un aeropuerto intermedio a las 1805UTC; la máxima hora a la que puede partir sin ser re-despachado es:	C
OPCION A:	2005UTC.	
OPCION B:	1905UTC.	
OPCION C:	0005UTC.	
OPCION D:		

PREG20074468 (8260)	La aeronave de un transportador aéreo nacional aterriza en un aeropuerto intermedio a las 1815UTC. La hora máxima en la que puede partir sin autorización específica proveniente de un despachador de aeronave es:	B
OPCION A:	1945UTC.	
OPCION B:	1915UTC.	
OPCION C:	1845UTC.	
OPCION D:		

PREG20074469 (8266)	¿Cuál es la hora máxima en que una aeronave de transportador aéreo de bandera puede continuar sin recibir una autorización de re-despacho si aterriza en un aeropuerto intermedio a las 1822UTC?	C
OPCION A:	1922UTC.	
OPCION B:	1952UTC.	
OPCION C:	0022UTC.	
OPCION D:		

PREG20074470 (8267)	¿Cuál es la hora máxima en que puede partir un vuelo de transportador aéreo de bandera hacia el próximo aeropuerto sin release de re-despacho si aterriza en un aeropuerto intermedio a las 1845UTC?	C
OPCION A:	1945UTC.	
OPCION B:	2015UTC.	
OPCION C:	0045UTC.	
OPCION D:		

PREG20074471 (8280)	¿Según las regulaciones, quién debe otorgar al piloto al mando de una aeronave, perteneciente a transportador aéreo nacional o de bandera, información meteorológica e irregularidades de las instalaciones y servicios?	A
OPCION A:	El despachador de la aeronave.	
OPCION B:	El centro de control de tráfico de ruta aérea.	
OPCION C:	El gerente de operaciones.	
OPCION D:		

PREG20074472 (8283)	¿Dónde puede encontrar el piloto de una aeronave de un transportador aéreo de bandera los NOTAMs de FDC más recientes?	A
OPCION A:	En cualquier instalación de despacho aéreo.	
OPCION B:	Publicación de Avisos a Personal de Vuelo.	
OPCION C:	Directorio de Aeropuertos/Instalaciones.	
OPCION D:		

PREG20074473 (8284)	¿Según las regulaciones, quién se responsabiliza por reportar brevemente al piloto al mando de un vuelo de un transportador aéreo nacional o de bandera toda la información meteorológica disponible?	B
OPCION A:	Meteorólogo de la compañía.	
OPCION B:	Despachador de la aeronave.	
OPCION C:	Gerente de Operaciones.	
OPCION D:		

PREG20074474 (8286)	¿Qué documentos se debe llevar a bordo de todo vuelo de transportador aéreo nacional?	C
OPCION A:	Manifiesto de carga (o información sobre la misma) y release de vuelo.	
OPCION B:	Release de despacho y, de peso y balance.	
OPCION C:	Release de despacho, manifiesto de carga (o información sobre la misma) y plan de vuelo.	
OPCION D:		

PREG20074475 (8287)	¿Por cuánto tiempo debe conservar un transportador aéreo u operador comercial un récord del manifiesto de carga, release de aeronavegabilidad, certificación de ruta de piloto, release de vuelo y plan de vuelo?	B
OPCION A:	1 mes.	
OPCION B:	3 meses.	
OPCION C:	12 meses.	
OPCION D:		

PREG20074476 (8288)	Un transportador aéreo nacional o de bandera debe conservar copias del plan de vuelo, releases de despacho y manifiestos de carga por un mínimo de:	A
OPCION A:	3 meses.	
OPCION B:	6 meses.	
OPCION C:	30 días.	
OPCION D:		

PREG20074478 (8290)	¿Qué información debe aparecer en el release de despacho o estar adjunta al mismo en el caso de un vuelo de transportador aéreo de bandera?	A
OPCION A:	Tipo de operación (es decir, IFR, VFR), número de vuelo.	
OPCION B:	Suministro total de combustible y mínimo requerido a bordo de la aeronave.	
OPCION C:	Manifiesto de pasajeros, nombre de la compañía y peso de la carga.	
OPCION D:		

PREG20074479 (8296)	¿Qué documentos se debe llevar a bordo de un vuelo de transportador aéreo de bandera?	C
OPCION A:	Release de despacho, plan de vuelo y, de peso y balance.	
OPCION B:	Manifiesto de carga, plan de vuelo y release de vuelo.	
OPCION C:	Release de despacho, manifiesto de carga y plan de vuelo.	
OPCION D:		

PREG20074480 (9328)	Un piloto comercial posee una habilitación tipo en un B-727 y B-737. Se realiza un chequeo en vuelo en un B-747 para la obtención de la licencia TLA. ¿Qué privilegios se puede ejercer en relación a dichas aeronaves?	B
OPCION A:	Comercial: B-737; TLA: B-727 y B-747.	
OPCION B:	TLA: B-747; Comercial: B-727 y B-737.	
OPCION C:	TLA: B-747, B-727 y B-737.	
OPCION D:		

PREG20074477 (8289)	¿Cómo se ven afectados los mínimos correspondientes a aeropuerto de destino si el tiempo de vuelo de un piloto es de 80 horas como piloto al mando en una aeronave de tipo específico?	C
OPCION A:	No tiene ningún efecto en el destino pero los mínimos alternos no deben ser menor a 300 y 1.	
OPCION B:	Los mínimos se reducen a 100 pies y 1/2 milla.	
OPCION C:	Los mínimos se incrementan a 100 pies y 1/2 milla.	
OPCION D:		

PREG20074481 (9329)	Un piloto comercial posee habilitaciones tipo en DC-3 y DC-9. Se realiza un chequeo en vuelo para obtener una licencia TLA en un B-727. ¿Qué privilegios se puede ejercer?	B
OPCION A:	TLA: B-727 y DC-3; Comercial: DC-9.	
OPCION B:	TLA: B-727; Comercial: DC-9 y DC-3.	
OPCION C:	TLA: B-727 y DC-9; Comercial: DC-3.	
OPCION D:		

PREG20074482 (9330)	En un período de 24 horas consecutivo, ¿cuál es el tiempo máximo, excluyendo el briefing y el debriefing, por el que un piloto TLA puede impartir instrucción a otros pilotos en servicio de transporte aéreo?	B
OPCION A:	6 horas.	
OPCION B:	8 horas.	
OPCION C:	10 horas.	
OPCION D:		

PREG20074483 (9331)	La instrucción en vuelo de otros pilotos en servicio de transporte aéreo por parte de un piloto TLA está restringida a	C
OPCION A:	30 horas en cualquier período de 7 días consecutivo.	
OPCION B:	7 horas en cualquier período de 24 días consecutivo.	
OPCION C:	36 horas en cualquier período de 7 días consecutivo.	
OPCION D:		

PREG20074484 (9349)	¿Cuáles son los requisitos necesarios para que un piloto al mando posea una habilitación tipo?	A
OPCION A:	Cualquier aeronave turboreactor.	
OPCION B:	Cualquier aeronave con un peso bruto mayor a 5,000 kilos o más.	
OPCION C:	Cualquier aeronave multimotor de operación comercial.	

OPCION D:

PREG20074485 (9350) A menos que se autorice de otra manera, ¿cuándo debe el piloto al mando ser titular de una habilitación tipo? B

OPCION A: Al operar una aeronave certificada para más de un piloto.

OPCION B: Al operar una aeronave con un peso bruto mayor a 5,700 kilos.

OPCION C: Al operar una aeronave multimotor con un peso bruto mayor a 6,000 libras.

OPCION D:

PREG20074486 (9714) ¿Cuál es la máxima cantidad de horas que un tripulante de un transportador aéreo suplementario puede estar en el aire en cualquier período consecutivo de 30 días como miembro de una tripulación técnica conformada por dos pilotos y al menos un tripulante técnico más? B

OPCION A: 100 horas.

OPCION B: 120 horas.

OPCION C: 300 horas.

OPCION D:
