

TEMA: 0069 CFI - PROCEDIMIENTOS Y OPERACIONES
AEROPORTUARIAS

COD PREG: PREG20076157 **PREGUNTA:** ¿Qué código de transponder no debe emplear nunca un piloto de una aeronave civil? **RPTA:** C

OPCION A: 7500.

OPCION B: 7600.

OPCION C: 7777.

PREG20076156 Si un controlador de tráfico aéreo emite información de tráfico por radar en relación al reloj de 12 horas, la referencia que el controlador emplea con respecto a la aeronave es su **B**

OPCION A: curso verdadero.

OPCION B: track sobre el terreno.

OPCION C: rumbo magnético.

PREG20076155 Al aproximarse a las líneas de espera de la pista de rodaje viniendo del lado que tiene las líneas continuas, el piloto **B**

OPCION A: puede continuar el rodaje.

OPCION B: no debe cruzar las líneas sin la autorización del ATC.

OPCION C: debe continuar el rodaje hasta que todas las partes de la aeronave hayan cruzado las líneas.

PREG20076153 Los números 8 y 26 en los extremos de aproximación de la pista indican que su orientación aproximada es **C**

OPCION A: 008° y 026° verdadero.

OPCION B: 080° y 260° verdadero.

OPCION C: 080° y 260° magnético.

PREG20076152 Al operar VFR en un área de operaciones militares (MOA), un piloto **B**

OPCION A: debe operar solamente si no hay actividad militar en ese momento.

OPCION B: debe tener mucha cautela cuando se lleva a cabo actividades militares.

OPCION C: debe recibir una autorización de la entidad a cargo antes de ingresar a la MOA.

PREG20076151 Un área de operaciones militares (MOA) es un espacio aéreo de límites verticales y laterales establecidos para **A**

OPCION A: separar ciertas actividades de instrucción militar del tráfico IFR.

OPCION B: los servicios militares que realizan navegación VFR a baja altitud, instrucción táctica y vuelos de prueba.

OPCION C: indicar la existencia de riesgos inusuales a las aeronaves, tales como artillería, defensa antiaérea o misiles dirigidos.

PREG20076158	¿Cuál es el procedimiento recomendado al aterrizar en un aeropuerto controlado si falla la radio de una aeronave?	C
OPCION A:	Seleccionar 7700 en su transponder, volar un patrón de tráfico normal, y aterrizar.	
OPCION B:	Parpadear sus luces de aterrizaje y hacer banqueos en dirección opuesta mientras se encuentra en patrón circular con relación al aeropuerto.	
OPCION C:	Observar el flujo de tráfico, ingresar al patrón, y buscar una señal luminosa proveniente de la torre.	

PREG20076154	Qué significa una serie de flechas pintadas sobre el extremo de aproximación de una pista?	B
OPCION A:	Dicha área presenta una restricción exclusivamente para operaciones de rodaje.	
OPCION B:	Dicha parte de la pista no es adecuada para el aterrizaje.	
OPCION C:	Dicha parte de la pista constituye la zona designada de contacto.	

PREG20076159	La posición ideal de ingreso al patrón de tráfico aéreo de un aeropuerto es	B
OPCION A:	45° hacia la pierna base exactamente por debajo de la altitud del patrón de tráfico.	
OPCION B:	ingresar a 45° del punto medio de la pierna con el viento a la altitud de patrón de tráfico.	
OPCION C:	cruzar directamente sobre el aeropuerto a la altitud de patrón de tráfico y pegarse a la pierna con el viento.	

PREG20076150	No se debe volar por un área restringida si el piloto no ha	B
OPCION A:	presentado un plan de vuelo IFR.	
OPCION B:	recibido autorización previa de la entidad de control.	
OPCION C:	recibido permiso previo del oficial al mando de la base militar más cercana.	

PREG20076169	¿Qué separación mínima, debido a los efectos de la turbulencia le otorga el ATC a una aeronave pequeña que aterriza detrás de una aeronave muy grande a reacción?	C
OPCION A:	4 millas.	
OPCION B:	5 millas.	
OPCION C:	6 millas.	

PREG20076137	En operaciones dentro del espacio aéreo controlado a altitudes mayores a 1,200 pies AGL, pero menores a 10,000 pies MSL, el requerimiento de distancia horizontal mínima desde las nubes para vuelos VFR es	B
OPCION A:	1 milla.	
OPCION B:	2,000 pies.Sin penetrar en ellas manteniendo condiciones VMC	
OPCION C:	1,000 pies.	

PREG20076131	¿Qué equipo es necesario al operar una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase B?	C
OPCION A:	Un receptor de VOR o TACAN.	
OPCION B:	Comunicaciones de radio emisión/recepción.	
OPCION C:	Comunicaciones de radio emisión/recepción y transponder con altímetro codificador.	

PREG20076139	Al operar una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase D bajo VFR especial, se estipula una visibilidad mínima de vuelo de	C
OPCION A:	3 millas estatuto.	
OPCION B:	2 millas estatuto.	
OPCION C:	1 milla estatuto manteniendo VMC y vuelo de contacto.	

PREG20076138	¿Qué visibilidad en vuelo es necesaria al volar a más de de 1,200 pies AGL y menos de 10,000 pies MSL si se encuentra en el espacio aéreo de Clase G bajo condiciones VFR diurnas?	C
OPCION A:	5 millas estatuto.	
OPCION B:	3 millas estatuto.	
OPCION C:	1 milla estatuto como mínimo manteniendo condiciones VMC	

PREG20076146	(Ver Fig. 47) ¿Qué altitud (caja 1) es aplicable al alcance vertical de los círculos internos y externos?	C
OPCION A:	3,000 pies AGL.	
OPCION B:	3,000 pies por encima del aeropuerto.	
OPCION C:	4,000 pies por encima del aeropuerto.	

PREG20076145	(Ver Fig. 47) ¿Qué altitud (caja 2) es aplicable a la base del círculo externo?	C
OPCION A:	700 pies AGL.	
OPCION B:	1,200 pies MSL.	
OPCION C:	1,200 pies AGL.	

PREG20076143	(Ver Fig. 47) ¿Cuál es el radio del círculo interno (círculo C)?	A
OPCION A:	5 millas.	
OPCION B:	10 millas.	
OPCION C:	15 millas.	

PREG20076144	(Ver Fig. 47) ¿Cuál es el radio del círculo externo (círculo A)?	B
OPCION A:	5 millas.	
OPCION B:	10 millas.	
OPCION C:	15 millas.	

PREG20076142	¿Cuáles son los requerimientos, para sobrevolar el espacio aéreo de Clase C?	B
OPCION A:	Ninguno, siempre y cuando el vuelo permanezca por encima del techo del espacio aéreo.	
OPCION B:	Es necesario un transponder con capacidad automática de reporte de altitud por encima del techo del espacio aéreo y hacia arriba hasta 10,000 pies MSL.	
OPCION C:	Se debe establecer comunicaciones de radio emisión/recepción con el ATC debiendo estar operativo el transponder en todo momento.	

PREG20076141	En un aeropuerto ubicado dentro del espacio aéreo de Clase E y en el cual no se reporta visibilidad sobre el terreno, las regulaciones estipulan, en cuanto a los despegues y aterrizajes de aeronaves bajo VFR especial,	B
OPCION A:	no autorizarlos.	
OPCION B:	autorizarlos si la visibilidad de vuelo es de un mínimo de 1 milla estatuto.	
OPCION C:	autorizarlos solamente si otro aeropuerto en dicho espacio aéreo reporta una visibilidad sobre el terreno de 1 milla estatuto.	

PREG20076140	Ninguna persona puede operar una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase D y E entre el ocaso y el amanecer bajo VFR especial si	B
OPCION A:	la visibilidad de vuelo no es de un mínimo de 3 millas.	
OPCION B:	la aeronave no está equipada para vuelo instrumental y autorizado a VMC nocturno	
OPCION C:	no se puede realizar el vuelo 500 pies por debajo de las nubes.	

PREG20076161	(Ver Fig. 54) ¿Qué pista y patrón de tráfico se debe emplear de acuerdo a lo indicado por el cono de viento en el círculo segmentado?	C
OPCION A:	Tráfico a la derecha en la pista 17.	
OPCION B:	Tráfico a la izquierda en la pista 27 o 35.	
OPCION C:	Tráfico a la izquierda en la pista 35 o a la derecha, en la 27.	

PREG20076162	Se recomienda a los pilotos encender sus luces de aterrizaje al operar por debajo de 10,000 pies, en vuelo diurno o nocturno, y al operar	B
OPCION A:	dentro del espacio aéreo de Clase B.	
OPCION B:	a no más de 10 millas de cualquier aeropuerto.	
OPCION C:	a no más de 5 millas de un aeropuerto controlado.	

PREG20076163	Si una aeronave posee un transponder, altímetro codificador y DME, el sufijo apropiado que se debe ingresar en un plan de vuelo es	A
OPCION A:	A.	
OPCION B:	R.	
OPCION C:	U.	

PREG20076164	¿Cómo circula el vórtice de turbulencia de estela alrededor de toda punta de ala?	C
OPCION A:	Hacia adentro, hacia arriba y alrededor de cada punta.	
OPCION B:	Hacia adentro, hacia arriba y a la derecha.	
OPCION C:	Hacia afuera, hacia arriba y alrededor de cada punta.	

PREG20076165	¿Qué efecto podría tener un viento cruzado de 5 nudos o menos sobre los vórtices de punta de ala generados por una aeronave grande que acaba de despegar?	B
OPCION A:	Un ligero viento cruzado podría disipar en forma rápida la resistencia de ambos vórtices.	
OPCION B:	El vórtice de viento en contra presenta una tendencia a permanecer mayor tiempo en la pista que el vórtice con el viento.	
OPCION C:	Ambos vórtices se desplazan con el viento a un régimen mayor en relación a un caso hipotético de superficie con el viento hacia la pista de aterrizaje.	

PREG20076166	Durante un despegue detrás de una aeronave grande a reacción, el piloto puede minimizar el riesgo de vórtices de punta de ala	C
OPCION A:	permaneciendo por debajo de la trayectoria de vuelo del jet hasta ser capaz de virar fuera de su turbulencia.	
OPCION B:	extendiendo el viraje de despegue y no girando hasta encontrarse bien por debajo del punto de rotación del jet.	
OPCION C:	elevándose antes de alcanzar la trayectoria de vuelo del jet hasta ser capaz de virar fuera de su turbulencia.	

PREG20076167	¿A qué punto de la pista debe programar el aterrizaje al hacerlo detrás de una aeronave grande a reacción?	A
OPCION A:	Sobrepasando el punto de contacto de la aeronave a reacción.	
OPCION B:	A un mínimo de 1,000 pies sobrepasando el punto de contacto de la aeronave a reacción.	
OPCION C:	Si hubiera algún viento cruzado, aterrizar hacia el lado barlovento de la pista y antes del punto de contacto de la aeronave a reacción.	

PREG20076168	¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto a los vórtices de punta de ala?	B
OPCION A:	Los rotores de los helicópteros generan solamente turbulencia de deflexión descendente del aire mas no vórtices.	
OPCION B:	Los vórtices generados por los helicópteros en el vuelo hacia adelante son similares a aquellos generados por las aeronaves de ala fija.	
OPCION C:	Los vórtices tienden a permanecer a nivel por cierto período de tiempo antes de picar por debajo de la trayectoria de vuelo de la aeronave.	

PREG20076160	(Ver Fig. 54) El círculo segmentado indica que el patrón de tráfico del aeropuerto se encuentra a	C
OPCION A:	la mano izquierda para la pista 17 y a la derecha para la pista 35.	

OPCION B: la mano derecha para la pista 35 y a la derecha para la pista 9.

OPCION C: la mano izquierda para la pista 35 y a la derecha para la pista 17.

PREG20076149 Todas las operaciones dentro del espacio aéreo de Clase C deben ser realizadas C

OPCION A: de acuerdo a las autorizaciones e instrucciones del ATC.

OPCION B: según un plan de vuelo presentado antes del arribo o partida.

OPCION C: en una aeronave equipada con un transponder de capacidad automática de reporte de altitud modo "C"

PREG20076136 ¿Cuál es por lo general el tope de extensión vertical del espacio aéreo de Clase D por encima de la superficie? A

OPCION A: 2,500 pies.

OPCION B: 3,000 pies.

OPCION C: 4,000 pies.

PREG20076147 ¿Qué equipo mínimo de aviónica es necesario para operar dentro del espacio aéreo de Clase C? B

OPCION A: Comunicaciones de radio bilaterales.

OPCION B: Comunicaciones de radio bilaterales y transponder con capacidad automática de reporte de altitud modo C

OPCION C: Comunicaciones de radio emisión/recepción, transponder con capacidad automática de reporte de altitud y VOR.

PREG20076148 Para operar una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase C desde un aeropuerto satélite sin una torre de control operativa, un piloto debe B

OPCION A: monitorear el ATC hasta salir del espacio aéreo de Clase C.

OPCION B: establecer contacto con el ATC lo más pronto posible tras el despegue.

OPCION C: estar seguro antes de la aprobación proveniente del ATC antes del despegue en el aeropuerto.

PREG20076128 Una aeronave grande o propulsada por turbinas debe ingresar a un patrón de tráfico de aeropuerto a una altitud mínima de B

OPCION A: 1,000 pies AGL.

OPCION B: 1,500 pies AGL.

OPCION C: 2,000 pies AGL.

PREG20076129 Un aeropuerto sin torre de control queda dentro del espacio aéreo controlado de un aeropuerto con torre operativa. De acuerdo a las regulaciones, son necesarias las comunicaciones bilaterales de radio con el ATC para obtener la autorización de aterrizaje en B

OPCION A: ambos aeropuertos así como para volar a través del área.

OPCION B: solamente el aeropuerto controlado por torre así como volar a través del área

OPCION C: solamente el aeropuerto controlado por torre pero no para volar a través del área.

PREG20076130 ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a las operaciones VFR en el espacio aéreo de Clase B? C

OPCION A: Es necesario un VOR operativo.

OPCION B: Es necesaria una licencia de piloto privado en todos los vuelos dentro de este espacio aéreo.

OPCION C: Se autoriza a volar solos a alumnos pilotos autorizados por su instructor

PREG20076132 ¿En qué tipo de espacio aéreo no se puede volar VFR? A

OPCION A: Clase A.

OPCION B: Clase B.

OPCION C: Clase C.

PREG20076133 ¿Cuáles son los requerimientos de visibilidad y nubosidad al operar VFR en el espacio aéreo de Clase B? A

OPCION A: Visibilidad de 3 millas estatuto y libre de nubes.

OPCION B: Visibilidad de 3 millas estatuto, 500 pies por debajo, 1,000 pies por encima y 2,000 pies de distancia horizontal desde las nubes.

OPCION C: Visibilidad de 1 milla estatuto, 500 pies por debajo, 1,000 pies por debajo, y 2,000 pies de distancia horizontal desde las nubes.

PREG20076134 La visibilidad mínima para vuelos VFR se incrementa de 3 a 5 millas estatuto que se inician a una altitud de A

OPCION A: 10,000 pies MSL.

OPCION B: 14,500 pies MSL.

OPCION C: 1,200 pies AGL y a 10,000 pies MSL o por encima de dicha altitud.

PREG20076135 Se puede operar por la noche una aeronave en espacio aéreo no controlado a menos de 1,200 pies por encima de la superficie de acuerdo a las siguientes condiciones: C

OPCION A: Libre de nubes y visibilidad de 1 milla.

OPCION B: Libre de nubes y visibilidad de 3 millas.

OPCION C: Visibilidad menor a 3 millas pero mayor a 1 milla en un patrón de tráfico de aeropuerto y dentro de media milla de la pista manteniendo condiciones VMC
