TEMA: 0837 Lic_Piloto PRI-A - Procedimientos de Comunicación

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20103310	La mejor manera de describir el servicio de radar básico en el programa de radar terminal se constituye en:	A
OPCION A:	Avisos de tráfico y vectores limitados a aeronaves en VFR.	
OPCION B:	Servicio de radar mandatorio producido por el programa del Sistema Terminal de Radar Automatizado (ARTS).	
OPCION C:	Advertencia de turbulencia en los aeropuertos participantes.	
PREG20103309	Una instalación de radar del Control de Tráfico Aéreo emite el siguiente aviso a un piloto que vuela hacia el norte con viento en calma: "TRAFICO A LAS 9 EN PUNTO, 2 MILLAS, RUMBO SUR..." ¿Dónde debe buscar el piloto este tipo de tráfico?	C
OPCION A:	Al Sur.	
OPCION B:	Al Norte.	
OPCION C:	Al Oeste.	
PREG20103308	Una instalación de radar del Control de Tráfico Aéreo emite el siguiente aviso a un piloto durante un vuelo local: "TRÁFICO A LAS 2 EN PUNTO, 5 MILLAS, HACIA EL NORTE..." ¿Dónde debe buscar el piloto este tipo de tráfico?	C
OPCION A:	Entre directamente hacia adelante y 90° hacia la izquierda.	
OPCION B:	Entre directamente hacia atrás y 90° hacia la derecha.	
OPCION C:	Entre directamente hacia adelante y 90° hacia la derecha.	
PREG20103306	Una estación ATC con radar emite el siguiente aviso a un piloto que vuela en un rumbo de 090°: "TRÁFICO A LAS 3 EN PUNTO, 2 MILLAS, CON RUMBO AL OESTE..." ¿Dónde debe buscar el piloto este tráfico?	B
OPCION A:	Al este.	
OPCION B:	Al sur.	
OPCION C:	Al oeste.	
PREG20103311	Durante las operaciones en tierra, ¿a quién le debe solicitar una aeronave que sale VFR el Servicio Informativo de Radar de Estación Terminal de Etapa II?	C
OPCION A:	Al Servicio de Autorizaciones ATC.	

OPCION B: A la torre, justo antes del despegue.
OPCION C: Al control de superficie, en el contacto inicial.

PREG20103305 El Servicio Informativo Automático de la Estación (Automatic Terminal Information Service - ATIS) es la emisión contínua de información grabada, relacionada con C

OPCION A: los pilotos de aeronaves identificadas mediante radar; las cuales se encuentran en proximidad peligrosa al terreno o a un obstáculo.
OPCION B: información no esencial para reducir la congestión en la frecuencia.
OPCION C: información no controlada en áreas de estación terminal seleccionadas de mucha actividad.

PREG20103304 Seleccionar las frecuencias UNICOM que suele asignarse a las estaciones en las áreas de aterrizaje utilizadas exclusivamente como helipuertos. C

OPCION A: 122.75 y 123.65 MHz.
OPCION B: 123.0 y 122.95 MHz.
OPCION C: 123.05 y 123.075 MHz.

PREG20103303 Para utilizar las ayudas tipo VHF/DF a fin de obtener asistencia en la localización de la posición de una aeronave, ésta debe contar con un: A

OPCION A: Transmisor y receptor VHF.
OPCION B: Un transponder de código 4096.
OPCION C: Un receptor VOR y un DME.

PREG20103307 Una estación ATC con radar emite el siguiente aviso a un piloto que vuela en el rumbo 360°: A

"TRÁFICO A LAS 10 EN PUNTO, 2 MILLAS, CON RUMBO AL SUR..."

¿Dónde debe buscar el piloto este tráfico?

OPCION A: Al nor oeste.
OPCION B: Al nor este.
OPCION C: Al sur este.

PREG20103312 El Servicio de Etapa III en el programa de radar terminal produce: C

OPCION A: Separación IFR (1,000 pies en vertical y 3 millas en lateral) entre la totalidad de aeronaves.
OPCION B: Advertencia a los pilotos sobre si sus aeronaves se encuentran en proximidad insegura a terreno, obstrucciones u otras aeronaves.
OPCION C: Capacidad de secuencia y separación para aeronaves VFR participantes.

PREG20103315	¿En qué código VFR debe reportar un piloto recreacional en caso de volar una aeronave equipada con un transponder?	A
OPCION A:	1200.	
OPCION B:	7600.	
OPCION C:	7700.	

PREG20103314	¿Qué tipo de código de transpondedor se debe seleccionar al operar en VFR por debajo de 18,000 pies MSL si no se autoriza otros procedimientos?	A
OPCION A:	1200.	
OPCION B:	7600.	
OPCION C:	7700.	

PREG20103316	Si el Control de Tráfico Aéreo informa que el servicio de radar ha cerrado cuando el piloto parte de un espacio aéreo de Clase C, se debe fijar el transpondedor en el código:	B
OPCION A:	0000.	
OPCION B:	1200.	
OPCION C:	4096.	

PREG20103317	¿Cuál es el procedimiento recomendado al aterrizar en un aeropuerto controlado si falla la radio de la aeronave?	A
OPCION A:	Observar el flujo de tráfico, ingresar al patrón y buscar una señal luminosa proveniente de la torre.	
OPCION B:	Ingresar a una pierna de viento cruzado y alinear las alas.	
OPCION C:	Flashear las luces de aterrizaje y operar el tren de aterrizaje mientras gira en torno al aeropuerto.	

PREG20103318	¿Cuándo debe el piloto hacer contacto con superficie tras aterrizar en un aeropuerto controlado por torre?	A
OPCION A:	Al informárselo la torre.	
OPCION B:	Antes de cortar motores en la pista.	
OPCION C:	Al llegar a una pista de rodaje y que se dirige al área de parqueo.	

PREG20103320	Al ser activado, un transmisor localizador de emergencia (ELT) transmite en:	B
OPCION A:	118.0 y 118.8 MHz.	
OPCION B:	121.5 y 243.0 MHz.	
OPCION C:	123.0 y 119.0 MHz.	

PREG20103321	¿Cuándo se debe reemplazar (o recargar si la batería fuese recargable) la batería del ELT?	A
OPCION A:	Al transcurrir la mitad de la vida útil de la batería.	
OPCION B:	En toda inspección anual o de 100 horas.	
OPCION C:	Cada 24 meses.	

PREG20103322	¿Cuándo puede ser objeto de una prueba el ELT?	C
OPCION A:	En cualquier momento.	
OPCION B:	A los 15 y 45 minutos posteriores a una hora.	
OPCION C:	Durante los primeros cinco minutos de una hora.	

PREG20103323	¿Qué procedimiento se recomienda para garantizar que no ha sido activado el transmisor localizador de emergencia (ELT)?	C
OPCION A:	Apagar el ELT de la aeronave tras el aterrizaje.	
OPCION B:	Preguntar a la torre del aeropuerto si están recibiendo una señal de ELT.	
OPCION C:	Monitorear a 121.5 antes de cortar motores.	

PREG20103302	Figura 22 ¿En qué frecuencia puede un piloto recibir Servicio Informativo de Condiciones Meteorológicas Peligrosas en Vuelo (HIWAS) cerca al área 1?	A
OPCION A:	117.1 MHz.	
OPCION B:	118.0 MHz.	
OPCION C:	122.0 MHz.	

PREG20103313	¿Qué códigos deben evitar seleccionar los pilotos al efectuar cambios rutinarios de códigos de transponder?	C
OPCION A:	0700, 1700, 7000.	
OPCION B:	1200, 1500, 7000.	
OPCION C:	7500, 7600, 7700.	

PREG20103319	Si el control de tierra ordena rodaje a la Pista 09, el piloto debe proceder:	A
OPCION A:	Utilizando pistas de rodaje y a través de estas hacia la N° 09, pero no directamente hacia la misma.	
OPCION B:	Hasta la próxima pista de intersección, donde se requiere autorización posterior.	
OPCION C:	Utilizando pistas de rodaje y a través de estas hacia la N° 09, para luego efectuar un despegue inmediato.	

PREG20103301	¿Cómo se debe establecer el contacto con una estación EFAS, y qué servicio presta?	C
OPCION A:	Llamar a la EFAS en 122.2 para preguntar por las condiciones meteorológicas de rutina, reportes vigentes sobre condiciones meteorológicas peligrosas y ajustes de altímetro.	
OPCION B:	Pedir asistencia de vuelo en 122.5 para pedir servicio informativo con respecto a condiciones meterológicas severas.	
OPCION C:	Llamar a Observación de Vuelo en 122.0 para pedir información con respecto a condiciones meteorológicas reales y actividad de tormentas eléctricas a lo largo de la ruta propuesta.	

PREG20103299	El método correcto para establecer 4,500 pies MSL al Control de Tráfico Aéreo es:	A
OPCION A:	"FOUR THOUSAND FIVE HUNDRED".	
OPCION B:	"FOUR POINT FIVE".	
OPCION C:	"FORTY-FIVE HUNDRED FEET MSL".	

PREG20103300	El método correcto para establecer 10,500 pies MSL al Control de Tráfico Aéreo es:	C
OPCION A:	"TEN THOUSAND, FIVE HUNDRED FEET".	
OPCION B:	"TEN POINT FIVE".	
OPCION C:	"ONE ZERO THOUSAND, FIVE HUNDRED".	

PREG20103279	Una señal luminosa estable de color verde proveniente de la torre de control hacia un aeronave en vuelo indica que el piloto:	A
OPCION A:	Queda autorizado para aterrizar.	
OPCION B:	Debe dar paso a otra aeronave y continuar dando vueltas.	
OPCION C:	Debe retornar para aterrizar.	

PREG20103280	¿Qué señal luminosa proveniente de la torre de control autoriza a un piloto a iniciar su rodaje?	A
OPCION A:	Verde intermitente.	
OPCION B:	Verde estable.	
OPCION C:	Blanca de flasheo.	

PREG20103281	Si la torre de control utiliza una señal luminosa para indicar a un piloto que debe dar paso a otra aeronave y continuar dando vueltas, la luz será de color:	B
OPCION A:	Rojo intermitente.	
OPCION B:	Rojo estable.	
OPCION C:	Roja y verde alternadas.	

PREG20103283	Una señal luminosa que alterna los colores rojo y verde proveniente de la torre de control hacia una aeronave en vuelo constituye una indicación con la finalidad de:	B
OPCION A:	Mantener la posición.	
OPCION B:	Tener extremo cuidado.	
OPCION C:	No aterrizar; el aeropuerto no es seguro.	

PREG20103284	Mientras se encuentra en aproximación final para aterrizar, la torre de control dirige una luz que alterna los colores rojo y verde seguida por una roja intermitente. Bajo dichas circunstancias, el piloto debe:	B
OPCION A:	Discontinuar la aproximación, volar el mismo patrón de tráfico y realizar la aproximación nuevamente y aterrizar.	

OPCION B: Tener extremo cuidado y abandonar la aproximación, dándose cuenta de que el aeropuerto no se encuentra seguro para el aterrizaje.

OPCION C: Abandonar la aproximación, dar vueltas al aeropuerto hacia la derecha y esperar una luz blanca intermitente cuando el aeropuerto está seguro para el aterrizaje.

PREG20103285 Un transponder 4096 operativo y un radioaltímetro de Modo C son necesarios en el : A

OPCION A: espacio aéreo de Clase B y a 30 millas del aeropuerto primario de Clase B.

OPCION B: espacio aéreo de Clase D.

OPCION C: espacio aéreo de Clase D por debajo de 10,000 pies MSL.

PREG20103286 ¿Cuándo se debe reemplazar o recargar (si fueran recargables) las baterías de un ELT? B

OPCION A: Tras cualquier activación casual del ELT.

OPCION B: Si el ELT ha sido utilizado en forma contínua por más de una hora.

OPCION C: Si el ELT ya no puede ser escuchado por el receptor de radio de la aeronave.

PREG20103287 ¿Cuándo se debe reemplazar las baterías no recargables de un ELT? B

OPCION A: Cada 24 meses.

OPCION B: Al vencer el 50% de su vida útil.

OPCION C: Al momento de su inspección de 100 horas o anual.

PREG20103288 ¿En qué tipo de espacio aéreo se requiere un transpondedor de código 4096 capaz de ser operado con un altímetro encodificador? A

OPCION A: Clase A, Clase B (y en un rango no mayor a 30 millas del aeropuerto primario de Clase B) y Clase C.

OPCION B: Clase D y Clase E (por debajo de 10,000 pies MSL).

OPCION C: Clase D y Clase G (por debajo de 10,000 pies MSL).

PREG20103282 Una señal luminosa intermitente de color blanco proveniente de la torre de control destinada a una aeronave en rodaje constituye una indicación con la finalidad de: C

OPCION A: Efectuar el rodaje a una mayor velocidad.

OPCION B: Realizar el rodaje sólo en pistas de rodaje y no cruzar las otras.

OPCION C: Retornar al punto de inicio en el aeropuerto.

PREG20103290 Figura 22 Area 2
La frecuencia CTAF/MULTICOM del Aeropuerto Municipal de Garrison es: B

OPCION A: 122.8 MHz.

OPCION B: 122.9 MHz.

OPCION C: 123.0 MHz.

PREG20103289	Con algunas excepciones, todas las aeronaves en una distancia no mayor a 30 millas del aeropuerto primario de Clase B desde la superficie hasta arriba a 10,000 pies MSL deben estar equipadas con	C
OPCION A:	un receptor VOR o TACAN operativo y un receptor ADF.	
OPCION B:	los instrumentos y equipos necesarios para las operaciones IFR.	
OPCION C:	un transponder operativo con capacidad de Modo S o 4096 que disponga de capacidad de reporte automático Modo C de altitud.	

PREG20103297	Figura 27 Area 6 ¿Cuál es la frecuencia CTAF/UNICOM en el Aeropuerto del Condado de Barnes?	B
OPCION A:	122.0 MHz.	
OPCION B:	122.8 MHz.	
OPCION C:	123.6 MHz.	

PREG20103298	Al volar el HAWK N666CB , la fraseología correcta para el contacto inicial con la estación AFSS de McAlester es:	A
OPCION A:	"RADIO MC ALESTER, HAWK SIX SIX SIX CHARLIE BRAVO, RECEIVING ARDMORE VORTAC OVER".	
OPCION B:	"MC ALESTER STATION, HAWK SIX SIX SIX CEE BEE, RECEIVING ARDMORE VORTAC, OVER".	
OPCION C:	"MC ALESTER FLIGHT SERVICE STATION, HAWK NOVEMBER SIX CHARLIE BRAVO, RECEIVING ARDMORE VORTAC, OVER".	

PREG20103295	Figura 27 Area 2 ¿Cuál es el procedimiento de comunicación que se recomienda al estar entrando a las inmediaciones del Aeropuerto de Cooperstown?	A
OPCION A:	Transmitir intenciones al estar 10 millas afuera en la frecuencia CTAF/MULTICOM, 122.9 MHz.	
OPCION B:	Contactar UNICOM al estar 10 millas afuera en 122.8 MHz.	
OPCION C:	Hacer patrón circular al aeropuerto en un viraje hacia la izquierda antes de entrar al tráfico.	

PREG20103296	Figura 27 Area 4 La frecuencia CTAF/UNICOM del Aeropuerto de Jamestown es:	B
OPCION A:	122.0 MHz.	
OPCION B:	123.0 MHz.	
OPCION C:	123.6 MHz.	

PREG20103294	figura 26 Area 3 ¿Qué frecuencia debería utilizarse como CTAF para monitorear el tráfico del aeropuerto si la torre de Redbird no está en funcionamiento?	A
OPCION A:	120.3 MHz.	
OPCION B:	122.95 MHz.	

OPCION C: 126.35 MHz.

PREG20103293 Figura 23,área 2 Figura 32 C
¿Cuál es la frecuencia correcta de UNICOM que se debe utilizar en Coeur D'Alene para solicitar combustible?

OPCION A: 119.1 MHz.

OPCION B: 122.1/108.8 MHz.

OPCION C: 122.8 MHz.

PREG20103292 Figura 23,area 2 figura 32 C
En Coeur D'Alene, ¿qué frecuencia debería utilizarse como CTAF para monitorear el tráfico del aeropuerto?

OPCION A: 122.05 MHz.

OPCION B: 122.1/108.8 MHz.

OPCION C: 122.8 MHz.

PREG20103291 Figura 23 area 2 C
En Coeur D'Alene, ¿qué frecuencia debería utilizarse como CTAF para autoanunciar la posición y las intenciones?

OPCION A: 122.05 MHz.

OPCION B: 122.1/108.8 MHz.

OPCION C: 122.8 MHz.