

TEMA: TEM2024112432 REGLAMENTACIÓN – PC AVIÓN 2023
4

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241106014 7	5011.- La reglamentación que se refiere a operar una aeronave se relaciona con la persona que: OPCION A: actúa como piloto al mando de la aeronave. OPCION B: es el único manipulador de los controles de la aeronave. OPCION C: hace que la aeronave sea utilizada o autoriza su uso.	C
PREG20241106014 8	5018.- Los pilotos comerciales deben contar con una licencia vigente y apropiada en su posesión física o que sea de fácil acceso en la aeronave cuando: OPCION A: piloteen solo para alquiler. OPCION B: lleven pasajeros solamente. OPCION C: actúen como tripulación de vuelo.	C
PREG20241106014 9	A5021.- ¿Un certificado médico emitido a un piloto comercial el 10 de abril de este año le permite al piloto ejercer cuál de los siguientes privilegios, considerando que es menor de 40 años? OPCION A: Privilegios de piloto comercial hasta el 10 de abril del próximo año. OPCION B: Privilegios de piloto comercial hasta el 10 de abril, 2 años después. OPCION C: Privilegios de piloto privado hasta el 31 de marzo del próximo año, pero no después.	A
PREG20241106015 0	A5022.- ¿Cuándo se requiere que el piloto al mando tenga una habilitación de categoría y clase apropiada para la aeronave que vuela? OPCION A: En todos los vuelos solo. OPCION B: En aeronaves certificadas para más de un piloto. OPCION C: En aeronaves certificadas para un solo piloto.	C
PREG20241106015 1	A5023.- A menos que se autorice lo contrario, se requiere que el piloto al mando tenga una habilitación de tipo cuando opere cualquier: OPCION A: avión certificado para un solo piloto. OPCION B: helicóptero y aeronave de despegue vertical. OPCION C: aviones multimotores con menos de 5,700 kg de peso máximo certificado al despegue.	B
PREG20241106015 2	N5024.- ¿Cuál de las siguientes denominaciones son consideradas como habilitación de clase de aeronave? OPCION A: Transporte, normal, utilitario, acrobático. OPCION B: Avión, aeronave a rotor, planeador, aeronave más liviana que el aire. OPCION C: Monomotor terrestre, multimotor terrestre, hidroavión monomotor, hidroavión multimotor	C

PREG20241106015 3 A5025.- ¿Qué tiempo de vuelo puede registrar el piloto en la función de copiloto? B

OPCION A: Todo el tiempo de vuelo actuando como copiloto en aeronaves certificadas para más de un piloto.

OPCION B: Todo el tiempo de vuelo mientras esté desempeñándose como tal en una aeronave que, de acuerdo a su certificado tipo o requisitos operacionales, requiera más de un piloto.

OPCION C: Solo el tiempo de vuelo durante el cual el copiloto es el único manipulador de los controles.

PREG20241106015 4 5028.- Antes de transportar pasajeros en vuelo nocturno, el piloto al mando debe haber realizado los despegues y aterrizajes requeridos en: C

OPCION A: cualquier tipo de aeronave.

OPCION B: la misma categoría y clase de aeronave que se utilizará.

OPCION C: la misma categoría, clase y tipo de aeronave (si se requiere una habilitación de tipo).

PREG20241106015 5 A5030.- Ningún piloto puede actuar como piloto al mando de una aeronave bajo IFR o en condiciones meteorológicas inferiores a los mínimos prescritos para VFR a menos que ese piloto, en los últimos 6 meses, haya realizado y registrado en condiciones reales o simuladas de instrumentos, al menos: A

OPCION A: seis (6) horas de vuelo por instrumentos en condiciones IFR reales o simuladas; tres (3) de las cuales hayan sido efectuadas en la categoría de la aeronave involucrada, incluyendo por lo menos seis (6) aproximaciones instrumentales o realizado una verificación de competencia en la categoría de aeronave involucrada.

OPCION B: tres aproximaciones de instrumentos y 3 horas registradas de instrumentos.

OPCION C: seis vuelos por instrumentos y seis aproximaciones.

PREG20241106015 6 A5031.- Para actuar como piloto al mando de una aeronave que requiera más de un piloto bajo el LAR 91, un piloto comercial debe haber completado satisfactoriamente un chequeo de vuelo o completado una verificación de competencia dentro de los: A

OPCION A: 6 meses calendario anteriores.

OPCION B: 12 meses calendario anteriores.

OPCION C: 24 meses calendario anteriores.

PREG20241106015 7 A5044.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones no es correcta, en cuanto a las responsabilidades del piloto al mando conforme al LAR 91? B

OPCION A: Notificar a la autoridad correspondiente más próxima, por el medio más rápido, cualquier accidente en relación con la aeronave, en el cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves o se causen daños de importancia a la aeronave o a la propiedad.

OPCION B: Garantizar la protección de la aeronave siempre que en la operación manipule los mandos.

OPCION C: Cumplir las reglas de vuelo, excepto en circunstancias que sean absolutamente necesario por razones de seguridad

PREG20241106015 5046.- Al operar una aeronave civil registrada en el Estado ¿Qué documento debe estar disponible en la aeronave? B

OPCION A: Un manual de operaciones del fabricante.

OPCION B: Un manual de vuelo aprobado de la aeronave

OPCION C: Un manual del propietario.

PREG20241106015 5049.1.- ¿Cuándo se requieren medidas previas al vuelo, en relación con las alternativas disponibles, si el vuelo planificado no se puede completar? B

OPCION A: Solo vuelos IFR.

OPCION B: Cualquier vuelo que no se encuentre en las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR.

OPCION C: Cualquier vuelo realizado por remuneración o arrendamiento.

PREG20241106016 5049.2.- Las medidas previas al vuelo relativas a los informes meteorológicos y los requisitos de combustible son aplicables a: B

OPCION A: cualquier vuelo realizado por remuneración o arrendamiento

OPCION B: cualquier vuelo que no se encuentre en las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR.

OPCION C: solo vuelos IFR.

PREG20241106016 5049.3.- Usted es piloto al mando de un vuelo VFR que cree estará dentro del rango de combustible de su aeronave. Como parte de su planificación previa al vuelo, debe: C

OPCION A: estar familiarizado con todas las aproximaciones por instrumentos en el aeropuerto de destino.

OPCION B: incluir un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo y confirmar el desempeño adecuado de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de destino.

OPCION C: obtener informes meteorológicos, pronósticos y cumplir requisitos de combustible para el vuelo.

PREG20241106016 5050.- Antes de comenzar cualquier vuelo bajo IFR, el piloto al mando debe familiarizarse con toda la información disponible sobre ese vuelo. Además, el piloto debe: C

OPCION A: estar familiarizado con todas las aproximaciones por instrumentos en el aeropuerto de destino.

OPCION B: incluir un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo y confirmar el desempeño adecuado de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de destino.

OPCION C: estar familiarizado con las longitudes de las pistas en los aeropuertos de uso previsto, los informes meteorológicos, los requisitos de combustible, las alternativas disponibles si el vuelo no se puede completar.

PREG20241106016 3	5050.1.- ¿Cuál de los siguientes son algunos de los documentos necesarios a bordo de la aeronave durante un vuelo VFR?	C
OPCION A:	Comprobante de pago de seguro, itinerario de vuelo y libro de vuelo de la aeronave.	
OPCION B:	Cuadro (s) de sección (s) VFR para el área en la que ocurre el vuelo, libro de registro de la aeronave y libro de registro del motor.	
OPCION C:	Certificado de aeronavegabilidad, manual de vuelo aprobado del avión y certificado de registro (matrícula) de la aeronave.	
PREG20241106016 4	5051.1.- Los cinturones de seguridad de los miembros de la tripulación de vuelo requeridos deben estar abrochados:	B
OPCION A:	solo durante el despegue y el aterrizaje.	
OPCION B:	mientras los miembros de la tripulación están en sus puestos.	
OPCION C:	solo durante el despegue y el aterrizaje cuando hay pasajeros a bordo del avión.	
PREG20241106016 5	5051.2.- Se requiere que cada miembro de la tripulación de vuelo mantenga su arnés de hombro abrochado:	C
OPCION A:	durante el despegue y el aterrizaje solo cuando haya pasajeros a bordo de la aeronave.	
OPCION B:	mientras se encuentra en su puesto, a menos que no pueda realizar las tareas requeridas.	
OPCION C:	durante el despegue y el aterrizaje, a menos que no pueda realizar las tareas requeridas.	
PREG20241106016 6	5051.3.- Durante la verificación previa, usted descubre que uno de los asientos del pasajero tiene un arnés de hombro defectuoso. Todos los asientos están ocupados. Este vuelo es:	B
OPCION A:	permitido.	
OPCION B:	no permitido.	
OPCION C:	permitido siempre que se notifique al pasajero sobre el arnés de hombro defectuoso.	
PREG20241106016 7	5051.4.- Si uno de sus pasajeros afirma que prefiere no usar su arnés de hombro porque le resulta incómodo, ¿qué debería hacer usted?	A
OPCION A:	Explicar que es un requisito obligatorio y que se usa el arnés de hombro durante el despegue, aterrizaje y movimiento en la superficie.	
OPCION B:	Permitirle usar el cinturón de seguridad durante todo el viaje sin el arnés de hombro.	
OPCION C:	Permitirle usar su cinturón de seguridad para despegar y aterrizar y el arnés de hombro mientras está en ruta.	
PREG20241106016 8	5052.- El uso de cinturones de seguridad es requerido durante el movimiento en la superficie, despegues y aterrizajes para:	B
OPCION A:	práctica de operación segura, pero no requerida por la reglamentación.	

OPCION B: cada persona mayor de 2 años a bordo.

OPCION C: operaciones comerciales de pasajeros solamente.

PREG20241106016 9 5056.1.- Los dispositivos electrónicos portátiles que puedan causar interferencia con el sistema de navegación o comunicación no se pueden operar en una aeronave civil: C

OPCION A: en cualquier porción del espacio aéreo nacional.

OPCION B: dentro del Estado.

OPCION C: en las operaciones de transporte aéreo.

PREG20241106017 0 5056.2.- Los dispositivos electrónicos portátiles que puedan causar interferencia con el sistema de navegación o comunicación no se pueden operar en aeronaves civiles registradas en el Estado: A

OPCION A: bajo vuelos IFR.

OPCION B: en operaciones especiales.

OPCION C: en cualquier porción del espacio aéreo nacional.

PREG20241106017 1 5064.- ¿Cuáles son los requisitos de oxígeno cuando se opera en altitudes de presión de cabina superiores a los 13.000 pies MSL? C

OPCION A: Debe haber oxígeno disponible para la tripulación de vuelo.

OPCION B: No se requiere oxígeno a ninguna altitud en un globo.

OPCION C: La tripulación de vuelo y los pasajeros deben recibir oxígeno suplementario.

PREG20241106017 2 5065.- ¿Cuál es el equipo necesario para las aeronaves propulsadas durante los vuelos nocturnos VFR? A

OPCION A: Sistema de luces anticolidión.

OPCION B: Indicador de dirección giroscópico.

OPCION C: Indicador giroscópico de inclinación.

PREG20241106017 3 5066.- ¿Cuál es el equipo necesario que requieren las aeronaves propulsadas durante los vuelos nocturnos VFR? B

OPCION A: Linterna con lente roja.

OPCION B: Una luz de aterrizaje eléctrica.

OPCION C: Altímetro sensible ajustable para presión barométrica.

PREG20241106017 4 5067.- Se requiere equipo de flotación individual aprobado, fácilmente disponible para cada ocupante, en cada aeronave si se vuela sobre el agua: B

OPCION A: en aeronaves hidroavión a más de 50 NM de la costa.

OPCION B: más allá de la distancia de planeo desde la costa.

OPCION C: a más de 50 millas terrestres de la costa.

PREG20241106017 5 5068.2.- ¿Cuál es la afirmación correcta respecto a las limitaciones operativas de un avión de categoría “restringida”? C

- OPCION A:** Se requiere que un piloto de un avión de categoría restringida posea una licencia de piloto comercial.
- OPCION B:** Un avión de categoría restringida está limitado a un radio de operación de 25 millas desde su base de operaciones.
- OPCION C:** Ninguna persona puede operar un avión de categoría restringida que transporte pasajeros o propiedades por remuneración o arrendamiento.

PREG20241106017 5068.3.- ¿Cuál es la afirmación correcta respecto a las limitaciones operativas de un avión de categoría 'primaria'? B
6

- OPCION A:** Un avión de categoría 'primaria' está limitado a un radio operativo específico desde su base de operaciones.
- OPCION B:** Ninguna persona puede operar un avión de categoría 'primaria' que transporte pasajeros o propiedad por remuneración o arrendamiento.
- OPCION C:** Un piloto de un avión de categoría 'primaria' debe tener una licencia de piloto comercial cuando transporta pasajeros por remuneración o arrendamiento.

PREG20241106017 5068.4.- Las limitaciones operativas de una aeronave se pueden encontrar en el: C
7

- OPCION A:** manual de vuelo de la aeronave aprobado por la AAC.
- OPCION B:** manual del propietario publicado por el fabricante de la aeronave.
- OPCION C:** manual de vuelo de la aeronave aprobado, marcas, listas y placas o cualquier combinación de los mismos.

PREG20241106017 5069.- El transporte de pasajeros: B
8

- OPCION A:** no está autorizado en una aeronave de categoría "utilitaria".
- OPCION B:** no está autorizado en una aeronave de categoría 'limitada'.
- OPCION C:** está autorizado en aeronaves de categoría 'restringida'.

PREG20241106017 5070.- El tiempo acumulado máximo que se puede operar un transmisor localizador de emergencia antes de que se deba recargar la batería recargable es: C
9

- OPCION A:** 30 minutos.
- OPCION B:** 45 minutos.
- OPCION C:** 60 minutos.

PREG20241106018 5074.- Mientras está en vuelo, un helicóptero y un avión convergen en un ángulo de 90°, y el helicóptero está ubicado a la derecha del avión. ¿Qué aeronave tiene el derecho de paso y por qué? A
0

- OPCION A:** El helicóptero, porque está a la derecha del avión.
- OPCION B:** El helicóptero, porque los helicópteros tienen preferencia sobre los aviones.
- OPCION C:** El avión, porque los aviones tienen preferencia sobre los helicópteros.

PREG20241106018 1	5075.- Dos aeronaves de la misma categoría se acercan a un aeropuerto con el propósito de aterrizar. El derecho de paso pertenece a la aeronave: OPCION A: a mayor altitud. OPCION B: a menor altitud, pero el piloto no se beneficiará de esta regla para cortar al frente o adelantar a la otra aeronave. OPCION C: que es más maniobrable, y que la aeronave puede, con precaución, adelantarse o adelantar a la otra aeronave.	B
PREG20241106018 2	5076.1.- El avión A está adelantando al avión B. ¿Qué avión tiene el derecho de paso? OPCION A: Avión A; el piloto debe cambiar de rumbo a la derecha para adelantar. OPCION B: Avión B; el piloto debe esperar que lo rebasen por la derecha. OPCION C: Avión B; el piloto debe esperar que lo rebasen por la izquierda.	B
PREG20241106018 3	5076.2.- Un avión adelanta a un helicóptero. ¿Qué aeronave tiene el derecho de paso? OPCION A: Helicóptero; el piloto debe esperar que lo rebasen por la derecha. OPCION B: Avión; el piloto del avión debe cambiar de rumbo hacia la izquierda para adelantar. OPCION C: Helicóptero; el piloto debe esperar que lo rebasen por la izquierda.	A
PREG20241106018 4	5076.3.- Durante una operación nocturna, el piloto de la aeronave # 1 solo ve la luz verde de la aeronave # 2. Si la aeronave está convergiendo, ¿qué piloto tiene el derecho de paso? El piloto de la aeronave: OPCION A: # 2; la aeronave # 2 está a la izquierda de la aeronave # 1. OPCION B: # 2; la aeronave # 2 está a la derecha de la aeronave # 1. OPCION C: # 1; la aeronave # 1 está a la derecha de la aeronave # 2.	C
PREG20241106018 5	5076.4.- Un piloto que vuela un avión monomotor observa un avión multimotor acercándose por la izquierda. ¿Qué piloto debería ceder el paso? OPCION A: El piloto del avión multimotor debería ceder; el avión monomotor está a su derecha. OPCION B: El piloto del avión monomotor debe ceder el paso; el otro avión está a la izquierda. OPCION C: Cada piloto debe cambiar de rumbo hacia la derecha.	A
PREG20241106018 6	5076.5.- Un avión converge con un helicóptero. ¿Qué aeronave tiene el derecho de paso? OPCION A: El avión de la izquierda. OPCION B: El avión de la derecha. OPCION C: El más rápido de los dos aviones.	B

PREG202411060187	5080.1.- Si no está equipado con las luces de navegación requeridas, una aeronave debe terminar el vuelo: OPCION A: al atardecer. OPCION B: 30 minutos después de la puesta del sol. OPCION C: 1 hora después de la puesta del sol.	A
PREG202411060188	5080.2.- Si una aeronave no está equipada con un sistema de luces anticolidión, ninguna persona puede operar esa aeronave: OPCION A: después del atardecer hasta el amanecer. OPCION B: después del anochecer. OPCION C: 1 hora después de la puesta del sol.	A
PREG202411060189	5093.- ¿Quién es el principal responsable de mantener una aeronave en condiciones de aeronavegabilidad? OPCION A: El mecánico principal responsable de esa aeronave. OPCION B: El piloto al mando u operador. OPCION C: El propietario o el explotador de la aeronave.	C
PREG202411060190	5095.- Después de que se haya completado una inspección anual y la aeronave se haya vuelto a poner en servicio, se debe realizar una anotación adecuada: OPCION A: en el certificado de aeronavegabilidad. OPCION B: en los registros de mantenimiento de la aeronave. OPCION C: en el manual de vuelo aprobado por la AAC.	B
PREG202411060191	5096.1.- ¿Qué regulaciones existen en los términos y condiciones de un certificado de aeronavegabilidad estándar? OPCION A: LAR 21, 31, 43 y 91. OPCION B: LAR 21, 61 y 91. OPCION C: LAR 21, 43 y 91.	C
PREG202411060192	5097.- Si la operación de una aeronave en vuelo ha sido afectada sustancialmente por una alteración o reparación, los documentos de la aeronave deben demostrar que ésta ha sido objeto de un vuelo de comprobación y cuenta con la aprobación para retornar al servicio por parte de un piloto con la calificación adecuada antes de ser operada: OPCION A: bajo las reglas VFR o IFR. OPCION B: con pasajeros a bordo. OPCION C: Por remuneración o arrendamiento.	B
PREG202411060193	5099.- Una aeronave que transporta pasajeros por contrato ha estado en un programa de inspección cada 100 horas de tiempo en servicio. ¿Bajo qué condición, si corresponde, puede esa aeronave operar más allá de las 100 horas sin una nueva inspección?	C

- OPCION A:** La aeronave puede volar para cualquier vuelo siempre que el tiempo en servicio no haya excedido las 110 horas.
- OPCION B:** La aeronave puede enviarse para un vuelo de cualquier duración siempre que no se hayan excedido las 100 horas en el momento de la salida.
- OPCION C:** El límite de 100 horas puede excederse en no más de 10 horas si es necesario para llegar a un lugar en el que se pueda realizar la inspección.

- PREG20241106019 5100.- ¿Cuál afirmación es correcta con respecto a las inspecciones de mantenimiento requeridas? B
4
- OPCION A:** Una inspección de 100 horas puede sustituirse por una inspección anual.
- OPCION B:** Una inspección anual puede sustituirse por una inspección de 100 horas.
- OPCION C:** Se requiere una inspección anual incluso si se ha aprobado un sistema de inspección progresiva.

- PREG20241106019 5101.- No se debe usar un transpondedor ATC a menos que haya sido probado, inspeccionado y se haya determinado que cumple con las regulaciones dentro de los: C
5
- OPCION A:** 30 días.
- OPCION B:** 12 meses.
- OPCION C:** 24 meses.

- PREG20241106019 5102.- Los registros de mantenimiento de la aeronave deben incluir el estado actual del: C
6
- OPCION A:** certificado de aeronavegabilidad aplicable.
- OPCION B:** partes con vida útil limitada únicamente del motor y la estructura del avión.
- OPCION C:** partes de vida útil limitada de cada fuselaje, motor, hélice, rotor y componente de aeronave.

- PREG20241106019 5103.- ¿Cuál afirmación es cierta en relación con las Directivas de aeronavegabilidad (AD)? B
7
- OPCION A:** Las AD son de carácter consultivo y, por lo general, no se tratan de inmediato.
- OPCION B:** El incumplimiento de los AD hace que una aeronave no esté en condiciones de volar.
- OPCION C:** El cumplimiento de los AD es responsabilidad del personal de mantenimiento.

- PREG20241106019 5105.- Si un transpondedor ATC instalado en una aeronave no ha sido probado, inspeccionado y no cumple con las regulaciones dentro de un período específico, ¿cuál es la limitación de su uso? A
8
- OPCION A:** No se permite su uso.
- OPCION B:** Se puede utilizar en el espacio aéreo de Clase G.

OPCION C: Puede usarse solo para vuelos VFR.

PREG20241106019 9 A5107.- Para servir como piloto al mando de un avión certificado para más de un piloto y operado bajo LAR 91, una persona debe: C

OPCION A: completar un repaso de vuelo dentro de los 24 meses calendario anteriores.

OPCION B: recibir y registrar entrenamiento en tierra y en vuelo con un instructor de vuelo autorizado.

OPCION C: completar una verificación de competencia de piloto al mando dentro de los seis meses calendario anteriores en un avión con certificación de tipo para más de un piloto.

PREG20241106020 0 5110.1.- Las regulaciones de operación para aviones civiles requieren que, durante el movimiento en la superficie, despegues y aterrizajes, un cinturón de seguridad y un arnés para hombros (si están instalados) deben estar debidamente asegurados: B

OPCION A: solo para miembros de la tripulación de vuelo.

OPCION B: personas a bordo.

OPCION C: tripulantes de vuelo y de cabina.

PREG20241106020 1 5111.- Ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones de vuelo por instrumentos simulados a menos que: C

OPCION A: el otro asiento de control está ocupado por al menos un piloto comercial debidamente calificado.

OPCION B: el piloto ha presentado un plan de vuelo IFR y ha recibido una autorización IFR.

OPCION C: el otro asiento de control está ocupado por un piloto de seguridad, que posee al menos un certificado de piloto privado y está debidamente calificado.

PREG20241106020 2 5112.- Si la velocidad mínima segura para cualquier operación en particular es mayor que la velocidad máxima prescrita en LAR 91: B

OPCION A: El operador debe tener un Memorando de Acuerdo (MOA) con la agencia controladora.

OPCION B: las aeronaves pueden operar a esa velocidad.

OPCION C: El operador debe tener una carta de acuerdo con ATC.

PREG20241106020 3 5126.- Una persona con licencia de piloto comercial puede actuar como piloto al mando de una aeronave que transporta personas o bienes a cambio de una remuneración o por arrendamiento, si esa persona: B

OPCION A: posee las habilitaciones de categoría y clase apropiadas y cumple con los requisitos de experiencia de vuelo recientes de LAR 61.

OPCION B: está calificado de acuerdo con LAR 61 y con las normas aplicables a la operación.

OPCION C: está calificado de acuerdo con LAR 61 y ha pasado una verificación de competencia de piloto otorgada por un piloto de verificación autorizado.

PREG20241106020 4	5129.- Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un certificado de aeronavegabilidad experimental:	C
OPCION A:	bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).	
OPCION B:	al transportar propiedades por contrato.	
OPCION C:	para transportar personas o bienes por remuneración.	
PREG20241106020 5	5477.- Ha realizado 25 despegues y aterrizajes en aviones terrestres multimotor en los últimos 45 días. Para un vuelo que planea realizar hoy, ¿esto cumple con los requisitos de experiencia reciente de PIC para transportar pasajeros en qué aviones?	C
OPCION A:	Multimotor o monomotor.	
OPCION B:	Avión monomotor.	
OPCION C:	Avión multimotor.	
PREG20241106020 6	5547.- Está realizando la verificación previa de una aeronave y observa que la última inspección del transmisor del localizador de emergencia fue hace 11 meses calendario. Puede:	B
OPCION A:	partir, si obtiene un permiso de vuelo especial.	
OPCION B:	partir, porque el ELT está dentro de los requisitos de inspección.	
OPCION C:	no partir hasta que se lleve a cabo una nueva inspección.	
PREG20241106020 7	5666.- ¿Cuál es la dirección general de movimiento de la otra aeronave si durante un vuelo nocturno observa una luz blanca fija y una luz roja giratoria delante y a su altitud? El otro avión está:	A
OPCION A:	alejándose.	
OPCION B:	cruzando a tu izquierda.	
OPCION C:	acercándose a usted de frente.	

