

TEMA: TEM2024112536 PROCEDIMIENTOS Y OPERACIONES DE
3 AERÓDROMO – PC AVIÓN 2023

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241106022 6	5139.- ¿Cuándo deben los pilotos rechazar una autorización de aterrizaje y espera corta (LAHSO)?	A
OPCION A:	Cuándo comprometerá la seguridad operacional.	
OPCION B:	Si la superficie de la pista está contaminada.	
OPCION C:	Solo cuando el controlador de la torre está de acuerdo.	
PREG20241106022 7	5139.1.- Una autorización de aterrizaje y espera corta (LAHSO):	B
OPCION A:	excluye un “go around” por el ATC.	
OPCION B:	no excluye un aterrizaje rechazado.	
OPCION C:	requiere una salida de pista en la primera calle de rodaje.	
PREG20241106022 8	5140.-Cuál es la visibilidad mínima y el techo requeridos para que un piloto reciba una autorización de:	A
OPCION A:	3 millas terrestres y 1,000 pies.	
OPCION B:	3 millas náuticas y 1,000 pies.	
OPCION C:	3 millas terrestres y 1,500 pies.	
PREG20241106022 9	5145.- (Refiérase a la Figura 60). El signo "1" es una indicación:	B
OPCION A:	de un área donde los aviones están prohibidos.	
OPCION B:	que la calle de rodaje no continúa.	
OPCION C:	de la dirección general de rodaje a una calle de rodaje.	
PREG20241106023 0	5272.- ¿Cómo puede determinar si otra aeronave está en de colisión con su aeronave?	C
OPCION A:	La nariz de cada avión apunta al mismo punto en el espacio.	
OPCION B:	El otro avión siempre parecerá volverse más grande y cercano a un ritmo rápido.	
OPCION C:	No habrá ningún movimiento relativo aparente entre su avión y el otro avión.	
PREG20241106023 1	5490.- Para operaciones de vuelo nocturno, la mejor visión nocturna se logra cuando:	B
OPCION A:	las pupilas de los ojos se han dilatado en aproximadamente 10 minutos.	
OPCION B:	las varillas de los ojos se han adaptado a la oscuridad en aproximadamente 30 minutos.	
OPCION C:	los conos de los ojos se han adaptado a la oscuridad en aproximadamente 5 minutos.	

PREG20241106023 2	5491.2.- Al planificar un vuelo, el piloto debe verificar la disponibilidad y el estado de:	C
OPCION A:	todos los VOR que se utilizarán en ruta.	
OPCION B:	balizas luminosas aeropuerto.	
OPCION C:	sistema de iluminación para el aeropuerto destino.	
PREG20241106023 3	5493.- Después de experimentar una falla en la central eléctrica por la noche, una de las principales consideraciones debe incluir:	C
OPCION A:	apagar todos los interruptores eléctricos para ahorrar energía de la batería para el aterrizaje.	
OPCION B:	maniobrar y aterrizar en una carretera o camino iluminado.	
OPCION C:	planificar la aproximación de emergencia y el aterrizaje en una parte no iluminada de un área.	
PREG20241106023 4	5494.- Al planificar un aterrizaje de emergencia por la noche, una de las principales consideraciones debe incluir:	C
OPCION A:	aterrizaje sin superficies sustentadoras para asegurar una actitud de aterrizaje de nariz el momento del aterrizaje.	
OPCION B:	apagar todos los interruptores eléctricos para ahorrar energía de la batería para el aterrizaje.	
OPCION C:	seleccionar un área de aterrizaje cerca del acceso público, si es posible.	
PREG20241106023 5	5564.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es cierta sobre los colores azul y magenta que se utilizan para representar los aeropuertos en las cartas aeronáuticas seccionales?	C
OPCION A:	Los aeropuertos con torres de control bajo espacio aéreo de Clase A, B y C se muestran en azul, el espacio aéreo de Clase D y E en magenta.	
OPCION B:	Los aeropuertos con torres de control bajo espacio aéreo de Clase C, D y E se muestran en magenta.	
OPCION C:	Los aeropuertos con torres de control bajo espacio aéreo de Clase B, C, D y E se muestran en azul.	
PREG20241106023 6	5565.- (Refiérase la Figura 52, punto 1). El piso del espacio aéreo Clase E sobre el aeropuerto de Georgetown (Q61) está en:	C
OPCION A:	la superficie.	
OPCION B:	700 pies AGL.	
OPCION C:	3,823 pies MSL.	
PREG20241106023 7	5566.- (Refiérase a la Figura 52, punto 7). El piso del espacio aéreo Clase E sobre la ciudad de Woodland es:	C
OPCION A:	700 pies AGL sobre parte de la ciudad y sin piso sobre el resto.	
OPCION B:	1200 pies AGL sobre parte de la ciudad y sin piso sobre el resto.	
OPCION C:	ambos 700 pies y 1200 pies AGL.	
PREG20241106023 8	5567.- (Refiérase a la Figura 52, punto 5.) El piso del espacio aéreo Clase E sobre el Aeropuerto Universitario (005) es:	B

OPCION A: la superficie.
OPCION B: 700 pies AGL.
OPCION C: 1,200 pies AGL.

PREG20241106023 5570.- (Refiérase a la Figura 53, punto 2.) El 1 ^ 6 indica: Verificar en el libro se refiere a 16: B

OPCION A: la parte superior de una antena a 1.600 pies AGL.
OPCION B: la cifra de elevación máxima para ese cuadrilátero.
OPCION C: la altitud mínima segura del sector para ese cuadrilátero.

PREG20241106024 5575.- Un área de alerta es un área en la cual: C

OPCION A: el vuelo de la aeronave, aunque no está prohibido, está sujeto a restricciones.
OPCION B: el vuelo de aeronaves está prohibido.
OPCION C: existe un gran volumen de actividades de formación de pilotos o un tipo inusual de actividad aérea, ninguno de los cuales es peligroso para la aeronave.

PREG20241106024 5575.1.- ¿Qué debe hacer o tener en cuenta un piloto al realizar la transición de un área de alerta? C

OPCION A: Todos los pilotos deben comunicarse con la agencia de control para asegurar la separación de las aeronaves.
OPCION B: Las aeronaves no participantes pueden transitar por el área siempre y cuando operen de acuerdo con su autorización.
OPCION C: Siempre que operen, tener en cuenta que el área puede contener una actividad aeronáutica inusual o un alto volumen de entrenamiento de pilotos.

PREG20241106024 5581.- (Refiérase a la Figura 52, punto 4). ¿A qué altura del suelo está la obstrucción dentro de las 10 NM más cercana al Aeropuerto Regional de Lincoln (LHM)? C

OPCION A: 1,245 PIES.
OPCION B: 662 PIES.
OPCION C: 296 PIES.

PREG20241106024 5581.1.- (Refiérase la Figura 52, área 6.) ¿Cuál es el propósito de la estrella que sigue a la CT-120.65 en el cuadro de información del Aeropuerto de Sacramento Mather (MHR)? A

OPCION A: Significa que la torre de control tiene un horario de funcionamiento limitado.
OPCION B: El aeropuerto cuenta con instalaciones de mantenimiento.
OPCION C: Hay una baliza giratoria en el campo.

PREG20241106024 5583.- (Refiérase a la Figura 52, punto 6). El aeropuerto de Van Vleck es: C

- OPCION A:** un aeropuerto restringido al uso de pilotos privados y recreativos.
- OPCION B:** un campo de escenario militar restringido dentro del espacio aéreo restringido.
- OPCION C:** un aeropuerto de uso no público.

PREG20241106024 5656.1.- ¿Cuándo deben los pilotos rechazar una autorización de aterrizaje y espera corta (LAHSO)? C

- OPCION A:** Solo cuando el controlador de la torre esté de acuerdo.
- OPCION B:** Si la superficie de la pista está contaminada.
- OPCION C:** Cuando compromete la seguridad operacional.

PREG20241106024 5656.2.- ¿Cuál es la visibilidad mínima y el techo requeridos para que un piloto reciba una autorización de aterrizaje y espera corta (LAHSO)? C

- OPCION A:** 3 millas terrestres y 1,500 pies.
- OPCION B:** 3 millas náuticas y 1,000 pies.
- OPCION C:** 3 millas terrestres y 1,000 pies.

PREG20241106024 5656.3.- ¿Qué debe esperar cuando le dicen que las operaciones de LAHSO están en vigor en su aeropuerto de destino? B

- OPCION A:** Todas las aeronaves deben operar con una autorización IFR debido al alto volumen de tráfico.
- OPCION B:** Ese ATC le dará una autorización para aterrizar y esperar antes de un punto específico en la pista.
- OPCION C:** Retrasos debido a condiciones de IFR bajas y alto volumen de tráfico.

PREG20241106024 5657.- (Refiérase a la Figura 51.) El piloto generalmente llama al control de tierra después de aterrizar cuando la aeronave está completamente alejada de la pista. Aquí es cuando el avión: C

- OPCION A:** pasa el símbolo rojo que se muestra en la ilustración D.
- OPCION B:** está en el lado de la línea discontinua de la Ilustración G.
- OPCION C:** está más allá del lado de la línea continua de la Ilustración G.

PREG20241106024 5658.- (Refiérase a la Figura 51). Lo más probable es que se encuentre la Ilustración D: B

- OPCION A:** al salir de todas las pistas antes de llamar al control de tierra.
- OPCION B:** en una intersección donde una calzada puede confundirse con una calle de rodaje.
- OPCION C:** cerca del extremo de aproximación de las pistas ILS.

PREG20241106025 5659.1.- (Refiérase a la Figura 51). ¿Mientras despeja una pista activa, lo más probable es que esté alejado del área crítica ILS cuando pase qué señal? C

- OPCION A:** Ilustración D.
- OPCION B:** Ilustración G.

OPCION C: Ilustración H.

PREG20241106025 5659.2.- (Refiérase a la Figura 51). ¿Al rodar hasta una pista activa, es probable que esté alejado del área crítica ILS cuando no llegue a qué señal? C

OPCION A: Ilustración H.

OPCION B: Ilustración D.

OPCION C: Mitad amarillo.

PREG20241106025 5660.- (Refiérase a la Figura 51). ¿Qué símbolo no se refiere directamente a la incursión en la pista con otras aeronaves? A

OPCION A: Ilustración D.

OPCION B: Ilustración G.

OPCION C: Ilustración H.

PREG20241106025 5748.- Los pilotos deben tener funcionando el sistema de luces anticolidión: C

OPCION A: siempre que un motor esté en funcionamiento.

OPCION B: siempre que el piloto esté en la cabina.

OPCION C: durante todo tipo de operaciones, tanto de día como de noche.

PREG20241106025 5749.- Cuando se encuentre cerca de un VOR que se esté utilizando para la navegación en vuelos VFR, es importante: B

OPCION A: hacer giros de 90 ° a la izquierda y a la derecha para buscar otro tráfico.

OPCION B: ejercer una vigilancia sostenida para evitar aeronaves que puedan estar convergiendo en el VOR desde otras direcciones.

OPCION C: pasar el VOR en el lado derecho del radial para dejar espacio para aviones que vuelan en la dirección opuesta en el mismo radial.

PREG20241106025 5757.- A medida que avanza la hiperventilación, un piloto puede experimentar: C

OPCION A: disminución de la frecuencia y la profundidad de la respiración.

OPCION B: mayor conciencia y sensación de bienestar.

OPCION C: síntomas de asfixia y somnolencia.

PREG20241106025 5758.- Para escanear correctamente el tráfico, un piloto debe: C

OPCION A: escanear lentamente el campo de visión de un lado a otro a intervalos regulares.

OPCION B: concentrarse en cualquier movimiento periférico detectado.

OPCION C: utilizar una serie de movimientos oculares cortos y regularmente espaciados que llevan áreas de uso sucesivas del cielo al campo visual central.

PREG20241106025 5759.- ¿Cuál es un síntoma común de hiperventilación? A
7

OPCION A: Somnolencia.

OPCION B: Disminución de la frecuencia respiratoria.

OPCION C: Una sensación de bienestar.

PREG20241106025 5760.- ¿Qué sería el resultado más probable en caso de C
8 hiperventilación?

OPCION A: Insuficiencia de oxígeno.

OPCION B: Exceso de monóxido de carbono.

OPCION C: Insuficiente monóxido de carbono.

PREG20241106025 5761.- ¿La hipoxia es el resultado de cuál de estas condiciones? B
9

OPCION A: Exceso de oxígeno en el torrente sanguíneo.

OPCION B: Llega insuficiente oxígeno al cerebro.

OPCION C: Exceso de dióxido de carbono en el torrente sanguíneo.

PREG20241106026 5762.- Para superar los síntomas de la hiperventilación, un piloto debe: B
0

OPCION A: tragar o bostezar.

OPCION B: reducir la frecuencia respiratoria.

OPCION C: aumentar la frecuencia respiratoria.

PREG20241106026 5763.- ¿Qué es cierto con respecto a la presencia de alcohol en el C
1 cuerpo humano?

OPCION A: Una pequeña cantidad de alcohol aumenta la agudeza visual.

OPCION B: Un aumento de altitud disminuye el efecto adverso del alcohol.

OPCION C: La capacidad de juicio y de toma de decisiones puede verse afectado negativamente por incluso pequeñas cantidades de alcohol.

PREG20241106026 5763.1.- Para deshacerse de todo el alcohol contenido en una cerveza, B
2 el cuerpo humano necesita aproximadamente:

OPCION A: 1 Hora.

OPCION B: 3 Horas.

OPCION C: 4 Horas.

PREG20241106026 5763.2.- Para deshacerse de todo el alcohol contenido en una bebida C
3 mezclada, el cuerpo humano necesita aproximadamente:

OPCION A: 1 Hora.

OPCION B: 2 Horas.

OPCION C: 3 Horas.

PREG20241106026 4	5764.- La susceptibilidad a la hipoxia debido a la inhalación de monóxido de carbono aumenta a medida que: OPCION A: la humedad disminuye. OPCION B: aumenta la altitud. OPCION C: aumenta la demanda de oxígeno.	B
PREG20241106026 5	5765.- Para superar mejor los efectos de la desorientación espacial, un piloto debe: OPCION A: confiar en las sensaciones corporales. OPCION B: aumentar la frecuencia respiratoria. OPCION C: Confiar en las indicaciones de los instrumentos de la aeronave.	C
PREG20241106026 6	5765.1.- Para hacer frente a la desorientación espacial, los pilotos deben confiar en: OPCION A: sensaciones corporales y referencias visuales externas. OPCION B: alimentación adecuada, descanso y adaptación nocturna. OPCION C: uso competente de los instrumentos de la aeronave.	C
PREG20241106026 7	5765.2.- Un piloto que vuela en un estado de fatiga es un peligro porque: OPCION A: volar fatigado es volar deficiente. OPCION B: El piloto se apresurará a revisar y descuidar los artículos. OPCION C: El piloto excederá las limitaciones de la aeronave para completar el vuelo.	A
PREG20241106026 8	5768.- Al salir de una pista cubierta de nieve o aguanieve, ¿qué puede hacer un piloto para evitar daños en el tren de aterrizaje debido a las condiciones? OPCION A: No retraer el tren de aterrizaje inmediatamente para permitir que se seque al aire. OPCION B: Retraer inmediatamente el tren de aterrizaje para que se pueda calentar en los compartimentos del tren. OPCION C: Volar a una velocidad por encima del arco verde del indicador de velocidad aerodinámica puede eliminar la nieve y la aguanieve.	A
PREG20241106026 9	5941.- La gestión de riesgos, como parte del proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM), en qué característica se basa para reducir los riesgos asociados con cada vuelo? OPCION A: El proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y tomar una decisión oportuna sobre qué acción tomar. OPCION B: Aplicación de procedimientos de gestión de estrés y elementos de riesgo. OPCION C: Conciencia situacional, reconocimiento de problemas y buen juicio.	C
PREG20241106027 0	5941.1.- La gestión de riesgos por parte del piloto:	C

-
- OPCION A:** aplica solo en vuelos IFR de pasajeros / carga.
- OPCION B:** requiere educación continua y formación académica certificada para comprender los principios.
- OPCION C:** se mejora con la práctica y el uso constante de herramientas de gestión de riesgos.
-

PREG20241106027 5942.- La toma de decisiones aeronáuticas (ADM) es un: A
1

- OPCION A:** enfoque sistemático del proceso mental utilizado por los pilotos para determinar consistentemente el mejor curso de acción para un conjunto dado de circunstancias.
- OPCION B:** proceso de toma de decisiones que se basa en el buen juicio para reducir los riesgos asociados con cada vuelo.
- OPCION C:** proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y tomar una decisión oportuna sobre qué acción tomar.
-

PREG20241106027 5943.- El proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM) identifica los pasos involucrados en una buena toma de decisiones. Uno de estos pasos incluye un piloto: C
2

- OPCION A:** haciendo una evaluación racional de las acciones requeridas.
- OPCION B:** desarrollando la actitud de 'cosas correctas'.
- OPCION C:** identificando actitudes personales peligrosas para un vuelo seguro.
-

PREG20241106027 5944.- Ejemplos de trampas de comportamiento clásicas en las que pueden caer los pilotos experimentados son: C
3

- OPCION A:** asumir responsabilidades adicionales y hacer valer la autoridad de PIC.
- OPCION B:** promover la conciencia situacional y luego los cambios necesarios en el comportamiento.
- OPCION C:** completar un vuelo según lo planeado, complacer a los pasajeros, cumplir con los horarios y demostrar las 'cosas correctas'.
-

PREG20241106027 5945.- El impulso básico para que un piloto demuestre las “cosas correctas” puede tener un efecto adverso en la seguridad, por: B
4

- OPCION A:** una total indiferencia por cualquier curso de acción alternativo.
- OPCION B:** generar tendencias que conducen a prácticas peligrosas, a menudo ilegales, y que pueden conducir a un percance.
- OPCION C:** imponer una evaluación realista de las habilidades de pilotaje en condiciones estresantes.
-

PREG20241106027 5946.- La mayoría de los pilotos han sido víctimas de tendencias peligrosas o problemas de comportamiento en algún momento. Algunas de estas tendencias peligrosas o patrones de comportamiento que deben identificarse y eliminarse incluyen: C
5

- OPCION A:** deficiencias en las habilidades instrumentales y conocimiento de los sistemas o limitaciones de la aeronave.
- OPCION B:** deficiencias en el desempeño por factores humanos como fatiga, enfermedad o problemas emocionales.

OPCION C: la presión de los compañeros, la puesta en práctica, la pérdida de conciencia de la posición o la situación y el funcionamiento sin reservas de combustible adecuadas.

PREG20241106027 5947.- Una parte inicial del proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM) implica: A

OPCION A: realizar una prueba de inventario de actitud peligrosa de autoevaluación.

OPCION B: comprender el impulso para tener las 'cosas correctas'.

OPCION C: obtener instrucción y experiencia de vuelo adecuadas durante el entrenamiento.

PREG20241106027 5948.- Las actitudes peligrosas que contribuyen a un mal juicio del piloto pueden contrarrestarse eficazmente mediante: C

OPCION A: reconocimiento temprano de pensamientos peligrosos.

OPCION B: tomar medidas significativas para ser más asertivo con las actitudes.

OPCION C: reorientar esa actitud peligrosa para que se puedan tomar las medidas adecuadas.

PREG20241106027 5949.- ¿Cuáles son algunas de las actitudes peligrosas que se abordan en la toma de decisiones aeronáuticas (ADM)? A

OPCION A: Anti-autoridad (no me digas), impulsividad (hacer algo rápido sin pensar), machista (puedo hacerlo).

OPCION B: Gestión de riesgos, gestión del estrés y elementos de riesgo.

OPCION C: Mala toma de decisiones, conciencia de la situación y juicio.

PREG20241106027 5950.- Cuando un piloto reconoce un pensamiento peligroso, debe corregirlo indicando el antídoto correspondiente. ¿Cuál de los siguientes es el antídoto para “MACHO”? C

OPCION A: Sigue las reglas. Suelen tener razón.

OPCION B: No tan rápido. Piensa primero.

OPCION C: Arriesgarse es una tontería.

PREG20241106028 5951.- ¿Cuál es el primer paso para neutralizar una actitud peligrosa en el proceso de ADM? C

OPCION A: Reconocimiento de invulnerabilidad en la situación.

OPCION B: Lidar con un juicio inadecuado.

OPCION C: Reconocimiento de pensamientos peligrosos.

PREG20241106028 5952.- ¿Qué debe hacer un piloto al reconocer un pensamiento como peligroso? C

OPCION A: Evitar desarrollar este pensamiento peligroso.

OPCION B: Desarrollar este pensamiento peligroso y continuar con una acción modificada.

OPCION C: Etiquetar ese pensamiento como peligroso, luego corregirlo indicando el antídoto aprendido correspondiente.

PREG20241106028 2	5953.- ¿Cómo deben los pilotos ayudar a controlar el estrés de la cabina?	B
OPCION A:	Ser consciente de las situaciones de estrés de la vida que son similares a las de volar.	
OPCION B:	Condicionarse para relajarse y pensar racionalmente cuando aparece el estrés.	
OPCION C:	Evitar situaciones que mejorarán sus habilidades para manejar las responsabilidades de la cabina.	
PREG20241106028 3	5954.- ¿Con qué comienza una buena gestión del estrés en la cabina?	C
OPCION A:	Saber qué causa el estrés.	
OPCION B:	Eliminando problemas de vida y estrés en la cabina.	
OPCION C:	Buen manejo del estrés de la vida.	
PREG20241106028 4	5955.- Los pasajeros de un vuelo charter han llegado casi una hora tarde a un vuelo que requiere reserva. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de ANTIAUTORIDAD?	A
OPCION A:	Estas reglas de reserva no se aplican a este vuelo.	
OPCION B:	Si el piloto se apresura, es posible que aún llegue a tiempo.	
OPCION C:	El piloto no puede evitar que los pasajeros lleguen tarde.	
PREG20241106028 5	5956.- Mientras realiza una verificación operativa del sistema de presurización de la cabina, el piloto descubre que la función de control de velocidad no está operativa. Sabe que puede controlar manualmente la presión de la cabina, por lo que elige ignorar la discrepancia. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de INVULNERABILIDAD?	A
OPCION A:	Qué es lo peor que podría pasar.	
OPCION B:	Puedo manejar un pequeño problema como este.	
OPCION C:	Es demasiado tarde para arreglarlo ahora.	
PREG20241106028 6	5957.- El piloto y los pasajeros están ansiosos por llegar a su destino para una presentación comercial. Se informa que las tormentas eléctricas de nivel IV están alineadas a lo largo de su ruta de vuelo prevista. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de IMPULSIVIDAD?	A
OPCION A:	Quieren darse prisa y ponerse en marcha, antes de que las cosas empeoren.	
OPCION B:	Una tormenta no los detendrá.	
OPCION C:	No pueden cambiar el clima, así que es mejor que se vayan.	
PREG20241106028 7	5958.- Durante un vuelo IFR, un piloto emerge de una nube y se encuentra a 300 pies de un helicóptero. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción 'MACHO'?	B
OPCION A:	No está demasiado preocupado; todo va a estar bien.	

OPCION B: Vuela un poco más cerca, solo para mostrarle.

OPCION C: Rápidamente se da la vuelta y se sumerge, para evitar la colisión.

PREG20241106028 5959.- Cuando un piloto reconoce un pensamiento peligroso, debe C
8 corregirlo aplicando el antídoto correspondiente. ¿Cuál de los siguientes es el antídoto para la actitud peligrosa ANTI-AUTORIDAD?

OPCION A: No tan rápido. Piensa primero.

OPCION B: No me pasará a mí. Me podría pasar.

OPCION C: No me lo digas. Sigue las reglas. Suelen tener razón.

PREG20241106028 5960.- Un piloto y amigos volarán a un partido de fútbol fuera de la A
9 ciudad. Cuando llegan los pasajeros, el piloto determina que estarán por encima del peso bruto máximo para el despegue con la carga de combustible existente. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de la RESIGNACIÓN?

OPCION A: Bueno, nadie le dijo sobre el peso extra.

OPCION B: El peso y el equilibrio es una formalidad impuesta a los pilotos por la AAC

OPCION C: No puede esperar para descargar combustible, tienen que llegar a tiempo.

PREG20241106029 5961.- ¿Cuál de los siguientes es el paso final del modelo Decide para B
0 una gestión de riesgos eficaz y toma de decisiones aeronáuticas?

OPCION A: Estimar.

OPCION B: Evaluar.

OPCION C: Eliminar.

PREG20241106029 5962.- ¿Cuál de los siguientes es el primer paso del modelo Decide A
1 para la gestión eficaz de riesgos y la toma de decisiones aeronáuticas?

OPCION A: Detectar.

OPCION B: Identificar.

OPCION C: Evaluar.

PREG20241106029 5963.- El modelo Decide se compone de un proceso de 6 pasos para A
2 proporcionar al piloto una forma lógica de abordar la toma de decisiones aeronáuticas. Estos pasos son:

OPCION A: detectar, estimar, elegir, identificar, hacer y evaluar.

OPCION B: determinar, evaluar, elegir, identificar, hacer y eliminar.

OPCION C: determinar, eliminar, elegir, identificar, detectar y evaluar.

PREG20241106029 5964.- El marcador de “final de calle de rodaje”: A
3

OPCION A: indica que la calle de rodaje no continúa.

OPCION B: identifica el área donde están prohibidas las aeronaves.

OPCION C: proporciona una dirección de rodaje general a la calle de rodaje nombrada.

PREG20241106029 5970.- (Refiérase la Figura 58.) Ha solicitado instrucciones de rodaje para el despegue utilizando la Pista 16. El controlador emite las siguientes instrucciones de rodaje: "N123, Taxi a la pista 16." ¿Dónde debe detenerse para cumplir con las instrucciones del controlador? A

OPCION A: 5 (cinco).

OPCION B: 6 (seis).

OPCION C: 9 (nueve).

PREG20241106029 5972.- Una vez que un piloto al mando acepta una autorización de aterrizaje y espera corta (LAHSO), la autorización debe cumplirse, al igual que cualquier otra autorización ATC, a menos que: A

OPCION A: se obtiene una autorización modificada o se produce una emergencia.

OPCION B: el viento cambia o la distancia de aterrizaje disponible disminuye.

OPCION C: la distancia de aterrizaje disponible disminuye o aumenta la densidad de altitud.

PREG20241106029 5975.- Al girar hacia una calle de rodaje desde otra calle de rodaje, ¿cuál es el propósito de la señal direccional de la calle de rodaje? C

OPCION A: Indica dirección a la pista de despegue.

OPCION B: Indica la designación y la dirección de la calle de salida de la pista.

OPCION C: Indica la designación y la dirección de la calle de rodaje que sale de una intersección.

PREG20241106029 5976.- ¿Qué debe considerar al planear aterrizar en otro aeropuerto? A

OPCION A: Aterrizar y realizar procedimientos cortos.

OPCION B: Compruebe si hay marcas de aterrizaje y aeropuerto.

OPCION C: iluminación del aeropuerto mediante cableado continuo.

PREG20241106029 5981.- El letrero de posición de espera en la pista se encuentra en: A

OPCION A: pistas que se cruzan con otras pistas.

OPCION B: calles de rodaje protegidas de una aeronave que se aproxima a una pista.

OPCION C: pistas que se cruzan con otras calles de rodaje.

PREG20241106029 5982.- Las "marcas de posición de espera en la pista" en calles de rodaje: B

OPCION A: identifican dónde se prohíbe el rodaje de las aeronaves cuando el control de tierra no los autoriza a continuar.

OPCION B: identifican dónde se supone que deben detenerse las aeronaves cuando no están autorizadas para avanzar hacia la pista.

OPCION C: permiten un permiso de aeronave en la pista.

PREG20241106030 5983.- (Refiérase a la Figura 57). Se le indica que debe rodar hasta la pista 10. Verá este letrero en una intersección de la calle de rodaje durante el rodaje. ¿De qué manera deberías proceder? C

OPCION A: Izquierda.

OPCION B: Derecha.

OPCION C: Todo derecho.

PREG20241106030 5983.1.- (Refiérase a la Figura 51, A.) Esta señal de calle de rodaje se esperaría: C

OPCION A: en la intersección del extremo de salida de la pista 04/22 y la calle de rodaje.

OPCION B: cerca de la intersección de las pistas 04 y 22.

OPCION C: en una calle de rodaje que cruza la pista 04/22.

PREG20241106030 5983.2.- (Refiérase a la Figura 61.) El control de tierra le ha dado instrucciones para rodar Alfa a Foxtrot a la pista activa. Según el letrero de la figura, ¿en qué dirección giraría en esta intersección para cumplir con el ATC? C

OPCION A: No es necesario girar.

OPCION B: El giro se hará a la derecha.

OPCION C: El giro se hará a la izquierda.

PREG20241106030 5984.- (Refiérase a la Figura 64). Verá este letrero cuando se mantenga cerca de la pista. Recibe autorización para realizar un rodaje en retroceso en la pista para una salida completa de la pista 8. ¿En qué dirección debe girar la primera vez que rueda hacia la pista para el despegue? B

OPCION A: Izquierda.

OPCION B: Derecha.

OPCION C: Necesita más información.

PREG20241106030 5989.- La marca de "barra de demarcación amarilla" indica: A

OPCION A: la pista con umbral desplazado que precede a la pista.

OPCION B: una línea de espera desde una calle de rodaje hasta una pista.

OPCION C: el comienzo de la pista disponible para aterrizar en el lado de aproximación.

PREG20241106020 5083.- La visibilidad mínima de vuelo para vuelos VFR aumenta a 5 millas terrestres a partir de una altitud de: B

OPCION A: a 14,500 pies MSL.

OPCION B: a 10,000 pies MSL si están por encima de 1,200 pies AGL.

OPCION C: a 10,000 pies MSL independientemente de la altura sobre el suelo.

PREG20241106020 9	5083.1.- Su vuelo VFR se realizará por encima de 10,000 MSL en espacio aéreo Clase E. ¿Cuál es la visibilidad mínima de vuelo?	B
OPCION A:	3 NM.	
OPCION B:	5 SM.	
OPCION C:	1 SM.	
PREG20241106021 0	5085.- ¿Cuáles son los requisitos mínimos de visibilidad de vuelo y proximidad a la nube para vuelos VFR, a 6.500 pies MSL, en espacio aéreo de Clase C, D y E?	B
OPCION A:	1 milla de visibilidad; despejado de nubes.	
OPCION B:	3 millas de visibilidad; 1,000 pies arriba y 500 pies abajo.	
OPCION C:	5 millas de visibilidad; 1,000 pies arriba y 1,000 pies abajo.	
PREG20241106021 1	5088.- Cuando se opera un avión con el propósito de aterrizar o despegar dentro del espacio aéreo Clase D bajo VFR especial, ¿qué distancia mínima de las nubes y qué visibilidad se requieren?	A
OPCION A:	Manténgase libre de nubes y la visibilidad desde el suelo debe ser de al menos 1 SM.	
OPCION B:	500 pies debajo de las nubes y la visibilidad del suelo debe ser de al menos 1 SM.	
OPCION C:	Manténgase libre de nubes y la visibilidad del vuelo debe ser de al menos 1 NM.	
PREG20241106021 2	5089.- En algunos aeropuertos ubicados en el espacio aéreo de Clase D donde no se informa la visibilidad en tierra, se realizan despegues y aterrizajes bajo VFR especial:	B
OPCION A:	no autorizado.	
OPCION B:	autorizado por ATC si la visibilidad del vuelo es de al menos 1 SM.	
OPCION C:	autorizado sólo si se observa que la visibilidad del suelo es de al menos 3 SM.	
PREG20241106021 3	5090.- Para operar un avión bajo “SPECIAL VFR (SVFR)” dentro del espacio aéreo Clase D durante la noche, ¿cuál se requiere?	C
OPCION A:	El piloto debe tener una habilitación de instrumentos, pero el avión no necesita estar equipado para vuelo por instrumentos, siempre que el clima se mantenga en o por encima de los mínimos SVFR.	
OPCION B:	Un área SVFR nocturna. El espacio aéreo Clase D debe estar específicamente designado.	
OPCION C:	El piloto debe tener una habilitación de instrumentos y el avión debe estar equipado para vuelo por instrumentos.	
PREG20241106021 4	5091.- Se requiere que se mantengan las altitudes de crucero VFR al volar:	B
OPCION A:	a 3,000 pies o más AGL, basado en el rumbo verdadero.	
OPCION B:	más de 3,000 pies AGL, basado en curso magnético.	
OPCION C:	a 3,000 pies o más sobre MSL, basado en rumbo magnético.	

PREG20241106021 5	5115.- Después de que se haya obtenido una autorización ATC, un piloto no puede desviarse de esa autorización, a menos que el piloto: OPCION A: solicite una autorización modificada. OPCION B: esté operando VFR en la parte superior. OPCION C: recibe una autorización enmendada o tiene una emergencia.	C
PREG20241106021 6	5116.1.- Al acercarse a aterrizar en un aeropuerto, sin una torre de control operativa, en espacio aéreo Clase G, el piloto debe: OPCION A: hacer todos los giros a la izquierda, a menos que se indique lo contrario. OPCION B: volar un patrón de tráfico por la izquierda a 800 pies AGL. OPCION C: Ingresar y volar un patrón de tráfico a 800 pies AGL.	A
PREG20241106021 7	5117.- Al operar una aeronave en las cercanías de un aeropuerto con una torre de control operativa, en el espacio aéreo de Clase E, un piloto debe establecer comunicaciones antes de: OPCION A: 8 NM y hasta 3000 pies AGL inclusive. OPCION B: 5 NM y hasta 3000 pies AGL inclusive. OPCION C: 4 NM y hasta 2500 pies AGL inclusive.	C
PREG20241106021 8	5118.- Al acercarse a aterrizar en un aeropuerto con una instalación ATC, en espacio aéreo Clase D, el piloto debe establecer comunicaciones antes de: OPCION A: 10 NH, hasta 3000 pies AGL inclusive. OPCION B: 30 SM, y estar equipado con transpondedor. OPCION C: 4 NM, hasta 2500 pies AGL inclusive.	C
PREG20241106021 9	5119.3.- El radio del área exterior inexplorada del espacio aéreo Clase C es normalmente: OPCION A: 20 NM. OPCION B: 30 NM. OPCION C: 40 NM.	A
PREG20241106022 0	5120.2.- ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es cierta respecto a las operaciones de vuelo en el espacio aéreo de Clase A? OPCION A: La aeronave debe estar equipada con equipo de medición de distancia (DME) aprobado. OPCION B: La aeronave debe estar equipada con un transpondedor ATC y un equipo de notificación de altitud. OPCION C: Puede realizar operaciones bajo reglas de vuelo visual.	B

PREG20241106022 5121.- Cuando la información meteorológica indique que existe una A
1 presión barométrica anormalmente alta o por encima de _____
pulgadas de mercurio, no se autorizarán operaciones de vuelo
contrarias a los requisitos publicados en los NOTAM:

OPCION A: 31.00.

OPCION B: 32.00.

OPCION C: 3050.

PREG20241106022 5133.- Al planificar un vuelo nocturno, un piloto debe verificar: A
2

OPCION A: disponibilidad y estado de los sistemas de iluminación de los
aeropuertos de ruta y de destino.

OPCION B: luces rojas de rumbo en ruta.

OPCION C: ubicación de balizas de luz giratorias".

PREG20241106022 5134.- Las balizas de luz que producen destellos rojos indican: C
3

OPCION A: aviso de fin de pista al final de la salida.

OPCION B: que un piloto debe mantenerse alejado de un patrón de tráfico del
aeropuerto y continuar dando vueltas.

OPCION C: obstrucciones o áreas consideradas peligrosas para la navegación aérea.

PREG20241106022 5135.- ¿Cuál es la primera indicación de volar en condiciones de B
4 visibilidad restringida cuando se opera VFR de noche?

OPCION A: Las luces de tierra comienzan a tomar la apariencia de estar rodeadas
por un halo o resplandor.

OPCION B: Una desaparición gradual de luces en el suelo.

OPCION C: Las luces de la cabina comienzan a tomar la apariencia de un halo o
brillan a su alrededor.

PREG20241106022 5138.- ¿Quién tiene la autoridad final para aceptar o rechazar cualquier C
5 autorización de aterrizaje y espera corta (LAHSO)?

OPCION A: Controlador de la torre de control.

OPCION B: Controlador de aproximación ATC.

OPCION C: Piloto al mando.
