

TEMA: 0019 HAB. DE INSTRUMENTOS - (05) REGULACIONES Y PROCEDIMIENTOS

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20073409 (4002)	¿Qué limitación se impone a un piloto que recién ha obtenido una licencia comercial si dicha persona carece de una habilitación de instrumentos?	C
OPCION A:	Se limita a un radio de 50 millas náuticas (NM) el transporte de pasajeros o patrimonios por remuneración en vuelos nocturnos de travesía.	
OPCION B:	Se limita a un radio de 50 millas náuticas (NM) el transporte de pasajeros por remuneración en vuelos nocturnos de travesía, pero no en vuelos diurnos.	
OPCION C:	Se limita a un radio de 50 millas náuticas (NM) el transporte de pasajeros por remuneración en vuelos de travesía, y queda prohibido el transporte nocturno de pasajeros por remuneración.	
OPCION D:		
PREG20073410 (4003)	Antes de iniciar cualesquier vuelos en IFR, el piloto al mando debe familiarizarse con la totalidad de información disponible referente al vuelo. Además, el piloto debe:	C
OPCION A:	Familiarizarse con la totalidad de aproximaciones instrumentales en el aeropuerto de destino.	
OPCION B:	Inscribir un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo y confirmar la performance adecuada de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de destino.	
OPCION C:	Familiarizarse con las longitudes de las pistas en los aeropuertos que se pretende utilizar así como las alternativas disponibles en caso de no poder culminar el vuelo.	
OPCION D:		
PREG20073411 (4007)	Si en vuelo falla el transponder de la aeronave dentro del espacio aéreo de Clase B,	B
OPCION A:	el piloto debe solicitar en forma inmediata autorización para salir del espacio aéreo de Clase B.	
OPCION B:	el ATC puede autorizar una desviación del requerimiento de transponder a fin de permitir que la aeronave continúe al aeropuerto de último destino.	
OPCION C:	la aeronave debe descender de inmediato por debajo de 1,200 pies AGL y proceder a destino.	
OPCION D:		
PREG20073412 (4008)	¿Qué otra información calificadora debe anotar el piloto si en su libreta de vuelo éste califica la condición de vuelo como condiciones instrumentales simuladas?	A
OPCION A:	Lugar y tipo de toda aproximación instrumental realizada así como nombre del piloto que supervisa la simulación.	
OPCION B:	Cantidad y tipo de aproximaciones instrumentales realizadas así como ruta de vuelo.	
OPCION C:	Nombre y número de la licencia del piloto que supervisa la simulación así como tipo de aproximaciones realizadas.	
OPCION D:		

PREG20073413 (4010)	¿Qué tiempo de vuelo puede ser registrado como tiempo de instrumentos al encontrarse en un plan de vuelo de instrumentos?	B
OPCION A:	Todo el tiempo en el cual no se controla la aeronave por referencias sobre el terreno.	
OPCION B:	Sólo el tiempo en el cual controla la aeronave de manera exclusiva por referencia a los instrumentos de vuelo.	
OPCION C:	Sólo el tiempo que estuvo volando en condiciones meteorológicas IFR.	
OPCION D:		

PREG20073414 (4011)	¿Cuáles son las calificaciones mínimas para una persona que ocupa el otro asiento de control como piloto de seguridad durante vuelo instrumental simulado?	A
OPCION A:	Habilitación apropiada en la aeronave.	
OPCION B:	Piloto privado.	
OPCION C:	Piloto privado con habilitación en instrumentos.	
OPCION D:		

PREG20073415 (4015)	La experiencia reciente IFR de un piloto vence el 1ro. de Julio del presente año. ¿Cuál es la última fecha en la cual el piloto puede satisfacer el requerimiento de experiencia IFR sin tener que pasar por un chequeo de competencia para instrumentos?	A
OPCION A:	31 de Diciembre del presente año.	
OPCION B:	30 de Junio del próximo año.	
OPCION C:	31 de Julio del presente año.	
OPCION D:		

PREG20073416 (4021)	¿Por cuánto tiempo permanece vigente un piloto para efectuar vuelos IFR tras haber pasado satisfactoriamente un chequeo de competencia para instrumentos si ya no ha realizado otros vuelos IFR?	B
OPCION A:	90 días.	
OPCION B:	6 meses.	
OPCION C:	12 meses.	
OPCION D:		

PREG20073417 (4024)	¿En virtud a qué condición debe Ud. poseer una especialidad de instrumentos para realizar vuelos en VMC?	C
OPCION A:	Vuelo a través de una MOA.	
OPCION B:	Vuelo hacia un ADIZ.	
OPCION C:	Vuelo en un espacio aéreo clase A	
OPCION D:		

PREG20073445 (4475)	El espacio aéreo de Clase G es aquél donde:	A
OPCION A:	El ATC no controla el tráfico aéreo.	
OPCION B:	El ATC controla sólo vuelos IFR.	
OPCION C:	La visibilidad mínima para vuelos VFR es 3 millas.	

OPCION D:

PREG20073446 (4485) Si no se especifica otros lineamientos en la carta, la altitud mínima en ruta a lo largo de la ruta jet es: A

OPCION A: 18,000 pies MSL.

OPCION B: 24,000 pies MSL.

OPCION C: 10,000 pies MSL.

OPCION D:

PREG20073447 (4526) Fig. 93 ¿Cuál es el piso del espacio aéreo de Clase E al estar designado junto con una aerovía? B

OPCION A: 700 pies AGL.

OPCION B: 1,200 pies AGL.

OPCION C: 1,500 pies AGL.

OPCION D:

PREG20073448 (4528) Fig. 93 ¿Cuál es el piso del espacio aéreo de Clase E al estar designado junto con un aeropuerto que dispone de un IAP aprobado? B

OPCION A: 500 pies AGL.

OPCION B: 700 pies AGL.

OPCION C: 1,200 pies AGL.

OPCION D:

PREG20073449 (4529) Fig. 93 ¿Qué altitud es el límite superior del espacio aéreo de Clase A? C

OPCION A: 14,500 pies MSL.

OPCION B: 18,000 pies MSL.

OPCION C: 60,000 pies MSL.

OPCION D:

PREG20073418 (4025) El piloto al mando de una aeronave civil debe ser titular de una habilitación de instrumentos al operar B

OPCION A: bajo IFR en espacio aéreo controlado y en un área positiva de control o segmento positivo de ruta de control.

OPCION B: bajo IFR, en condiciones meteorológicas inferiores al mínimo para vuelo VFR, y en un espacio aéreo Clase A.

OPCION C: en condiciones meteorológicas inferiores al mínimo prescrito para vuelo VFR.

OPCION D:

PREG20073419 (4028) Un piloto comercial con licencia que en vuelo nocturno transporta en una aeronave pasajeros por remuneración debe ser titular como mínimo de C

OPCION A: una habilitación tipo asociada si la aeronave es de clase multimotor.

OPCION B: un Certificado Médico de 1ra. Clase.

OPCION C: una habilitación de instrumentos de aeronaves.

OPCION D:

PREG20073420 (4029) Pretende transportar pasajeros por remuneración en un vuelo VFR nocturno en una aeronave monomotor hasta una distancia de 25 millas a la redonda del aeropuerto de salida. ¿De qué habilitación (es) debe ser titular como mínimo? **B**

OPCION A: Una licencia de piloto comercial con una habilitación de monomotor terrestre.

OPCION B: Una licencia de piloto comercial con una habilitación de monomotor e instrumentos (de aeronave).

OPCION C: Una licencia de piloto privado con una habilitación monomotor y de instrumentos.

OPCION D:

PREG20073421 (4031) ¿Bajo qué condición debe un piloto al mando de una aeronave civil ser titular como mínimo de una habilitación de instrumentos? **B**

OPCION A: Al operar en el espacio aéreo clase E

OPCION B: Para un vuelo en condiciones VFR al encontrarse en un plan de vuelo IFR.

OPCION C: Para cualquier vuelo por encima de una altitud de 1,200 pies AGL, si la visibilidad es menor a 3 millas.

OPCION D:

PREG20073422 (4033) Antes de iniciar cualquier tipo de vuelos bajo IFR, el piloto al mando debe estar familiarizado con toda la información disponible referente al vuelo. Asimismo, el piloto debe **C**

OPCION A: indicar un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo y estar familiarizado con las aproximaciones instrumentales a dicho aeropuerto.

OPCION B: indicar un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo y confirmar performance de despegue y aterrizaje adecuadas en el aeropuerto de destino.

OPCION C: estar familiarizado con las longitudes de pista en los aeropuertos que se pretende emplear y con las alternativas disponibles en caso de no poder culminarse el vuelo.

OPCION D:

PREG20073423 (4034) ¿Qué limitación se impone al titular de una licencia de piloto comercial si dicha persona carece de una habilitación de instrumentos? **C**

OPCION A: LA persona queda limitada a los privilegios de piloto privado para vuelo nocturno.

OPCION B: El transporte de pasajeros o patrimonios por remuneración en vuelos nocturnos de travesía se limita a un radio de 50 millas náuticas.

OPCION C: El transporte de pasajeros por remuneración en vuelos de travesía se limita a un radio de 50 millas náuticas y queda prohibido el transporte nocturno de pasajeros por remuneración.

OPCION D:

PREG20073424 (4036) ¿Cuándo se debe efectuar un chequeo operacional en el equipo VOR de la aeronave para operar bajo IFR? **C**

OPCION A: En un plazo no mayor a los 10 días o a las 10 horas anteriores de tiempo de vuelo.

OPCION B: En un plazo no mayor a los 30 días o a las 30 horas anteriores de tiempo de vuelo.

OPCION C: En un plazo no mayor a los 30 días anteriores.

OPCION D:

PREG20073425 (4038) Se requiere un transponder codificado equipado con capacidad de reporte de altitud en la totalidad de espacio aéreo controlado: A

OPCION A: A 10,000 pies MSL y por encima de dicha altitud pero no a 2,500 pies AGL y por debajo de dicha altitud.

OPCION B: A 2,500 pies sobre la superficie y por encima de dicha altitud.

OPCION C: Por debajo de 10,000 pies MSL pero no a 2,500 pies AGL y por debajo de dicha altitud.

OPCION D:

PREG20073426 (4039) ¿Quién se responsabiliza por determinar que el sistema de altímetro ha sido objeto de un chequeo y se ha determinado que satisface los requerimientos de la DGAC correspondientes a un vuelo instrumental en particular? C

OPCION A: El propietario.

OPCION B: El operador.

OPCION C: El piloto al mando.

OPCION D:

PREG20073427 (4045) ¿Cuál es la máxima altitud de presión de cabina en la cual un piloto puede volar por más de 30 minutos sin utilizar oxígeno suplementario? C

OPCION A: 10,500 pies.

OPCION B: 12,000 pies.

OPCION C: 12,500 pies.

OPCION D:

PREG20073428 (4047) El sistema de presión estática y el altímetro de su aeronave han sido objetos de una prueba e inspección el 5 de Enero del año en curso, determinándose que se cumplía con los estándares exigidos por la DGTA. Se debe volver a inspeccionar dichos sistemas y aprobarlos para emplearlos en el espacio aéreo controlado bajo IFR C

OPCION A: el 5 de Enero del año próximo.

OPCION B: el 5 de Enero, 2 años después.

OPCION C: el 31 de Enero, 2 años después.

OPCION D:

PREG20073429 (4048) ¿Qué chequeos e inspecciones de instrumentos de vuelo o de sistemas de instrumentos se debe efectuar antes de que una aeronave pueda volar bajo IFR? A

OPCION A: De VOR, en un plazo no mayor a 30 días; de sistemas de altímetro, en un plazo no mayor a 24 meses calendarios; y de transponder, en un plazo no mayor a 24 meses calendarios.

OPCION B: Prueba de ELT, en un plazo no mayor a 30 días; de sistemas de altímetro, en un plazo no mayor a 12 meses calendarios; y de transponder, en un plazo no mayor a 24 meses calendarios.

OPCION C: De VOR, en un plazo no mayor a 24 meses calendarios; de transponder, en un plazo no mayor a 24 meses calendarios; y de altímetro, en un plazo no mayor a 12 meses calendarios.

OPCION D:

PREG20073430 (4049) Se debe realizar la prueba del altímetro de la aeronave así como la inspección del mismo en un plazo no mayor a: C

OPCION A: 12 meses calendarios.

OPCION B: 18 meses calendarios.

OPCION C: 24 meses calendarios.

OPCION D:

PREG20073431 (4050) ¿Dónde es necesario el DME bajo IFR? A

OPCION A: A 24,000 pies MSL o por encima de dicha altitud en caso de ser necesario equipo VOR de navegación.

OPCION B: En áreas positivas de control.

OPCION C: Por encima de 18,000 pies MSL.

OPCION D:

PREG20073432 (4051) ¿Cuáles de los siguientes equipos debe poseer una aeronave operada durante IFR en virtud a la RAP Parte 91? C

OPCION A: Radioaltímetro.

OPCION B: Sistema doble de VOR.

OPCION C: Indicador giroscópico de dirección.

OPCION D:

PREG20073433 (4052) ¿Cuál es la máxima altitud IFR en la cual puede volar en una aeronave no presurizada sin suministrar oxígeno suplementario a los pasajeros? C

OPCION A: 12,500 pies.

OPCION B: 14,000 pies.

OPCION C: 15,000 pies.

OPCION D:

PREG20073435 (4055) ¿Qué equipo mínimo de navegación es necesario para vuelo IFR? C

OPCION A: Receptor VOR/LOC, transponder, y DME.

OPCION B: Receptor VOR y, en caso de estar en ambiente ARTS III, un transponder equipado para reporte de altitud.

OPCION C: Equipo de navegación apropiado de acuerdo a las instalaciones en tierra.

OPCION D:

PREG20073437 (4284) ¿Cómo puede determinar un piloto si un Sistema de Posicionamiento Global (GPS) instalado en su aeronave dispone de la aprobación para IFR en ruta y aproximaciones IFR? A

OPCION A: Suplemento de manual de vuelo.

- OPCION B:** Manual del operador del GPS.
OPCION C: Manual del propietario de la aeronave.
OPCION D:
-

PREG20073440 (4434) Se ha establecido los MOAs para: B

- OPCION A:** Prohibir la totalidad de aeronaves civiles debido a actividades secretas o peligrosas.
OPCION B: Separar ciertas actividades militares del tráfico IFR.
OPCION C: Restringir aeronaves civiles durante períodos de actividades de instrucción de alta densidad.
OPCION D:
-

PREG20073442 (4440) ¿Cuál de los siguientes es necesario para operar una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase B? A

- OPCION A:** Un transponder 4096 con equipo de reporte automático de altitud de presión.
OPCION B: Un receptor VOR con DME.
OPCION C: Un transponder 4096.
OPCION D:
-

PREG20073434 (4053) ¿Cuál es el requerimiento correspondiente a oxígeno para una aeronave no presurizada a 15,000 pies? C

- OPCION A:** La totalidad de ocupantes deben usar oxígeno todo el tiempo en dicha altitud.
OPCION B: La tripulación debe empezar a usar oxígeno a 12,000 pies y los pasajeros, a 15,000 pies.
OPCION C: La tripulación debe usar oxígeno todo el tiempo por encima de 14,000 pies y los pasajeros deben contar con oxígeno suplementario sólo por encima de 15,000 pies.
OPCION D:
-

PREG20073436 (4079) ¿Qué fuentes de información aeronáutica, usadas en forma colectiva, señalan el estado más actualizado de las condiciones aeroportuarias (p. ej. Límites de pistas, iluminación de las mismas, condiciones de nieve)? C

- OPCION A:** Manual de Información para Personal de Vuelo, cartas aeronáuticas y Avisos Distantes (D) a Personal de Vuelo (NOTAMs).
OPCION B: Directorio de Instalaciones Aeroportuarias, NOTAMs FDC y NOTAMs Locales (L).
OPCION C: Directorio de Instalaciones Aeroportuarias, NOTAMs Distantes (D) y NOTAMs Locales (L).
OPCION D:
-

PREG20073438 (4375) Si el transponder de la aeronave falla en vuelo dentro del espacio aéreo de Clase D: B

- OPCION A:** El piloto debe solicitar inmediatamente autorización para salir del espacio aéreo de Clase D.
OPCION B: No se requiere ninguna variación ya que no es necesario un transponder en el espacio aéreo de Clase D.

OPCION C: El piloto debe solicitar inmediatamente manejo prioritario para proceder a destino.

OPCION D:

PREG20073439 (4426) ¿Qué otro equipo se requiere para efectuar operaciones IFR en un espacio aéreo de Clase B además de un receptor de VOR y una capacidad de comunicaciones de radio receptor/transmisor? C

OPCION A: Otro receptor de VOR y de comunicaciones y un transponder codificado.

OPCION B: Un receptor standby de comunicaciones, un DME y un transponder codificado.

OPCION C: Un transponder codificado operable con capacidad de Modo C.

OPCION D:

PREG20073441 (4438) ¿Qué requerimiento se debe satisfacer antes que el Control de Tráfico Aéreo (ATC) autorice una variación en los requerimientos de la RAP Parte 91 correspondientes a un transponder en el espacio aéreo de Clase B? A

OPCION A: Se debe solicitar al ATC el vuelo propuesto por lo menos 1 hora antes del mismo.

OPCION B: Se debe realizar el vuelo propuesto al operar en virtud a normas de vuelo instrumental.

OPCION C: Se debe efectuar el vuelo propuesto bajo condiciones visuales meteorológicas.

OPCION D:

PREG20073443 (4448) ¿Qué acción se debe llevar a cabo si falla su DME a FL240? C

OPCION A: Avisar al ATC sobre la falla y aterrizar en el aeropuerto más cercano en el cual se pueda hacer las reparaciones.

OPCION B: Avisar al ATC si es necesario que baje a una menor altitud debido a la falla de su DME.

OPCION C: Avisar al ATC sobre la falla y continuar al siguiente aeropuerto de aterrizaje pretendido donde se pueda efectuar las reparaciones.

OPCION D:

PREG20073444 (4459) ¿Cuál es el procedimiento si hay un mal funcionamiento del DME a 24,000 pies MSL o por encima de dicha altitud? C

OPCION A: Avisar inmediatamente al Control de Tráfico Aéreo (ATC) y solicitar una altitud por debajo de 24,000 pies.

OPCION B: Continuar a su destino en condiciones VFR y reportar el mal funcionamiento.

OPCION C: Tras el aviso inmediato al ATC, puede continuar al siguiente aeropuerto de aterrizaje pretendido donde se pueda efectuar las reparaciones correspondientes.

OPCION D:

PREG20073450 (4530) Fig. 93 ¿Cuál es la máxima altitud en la cual existe el espacio aéreo de Clase G? (No incluye espacio aéreo menor a 1,500 pies AGL). B

OPCION A: 18,000 pies MSL.

OPCION B: 14,500 pies MSL.

OPCION C: 14,000 pies MSL.

OPCION D:

PREG20073451 Fig. 93 B
(4531) ¿Cuál suele ser la máxima altitud para el espacio aéreo de Clase B?

OPCION A: 4,000 pies MSL.

OPCION B: 10,000 pies MSL.

OPCION C: 14,500 pies MSL.

OPCION D:

PREG20073452 Fig. 93 C
(4532) ¿Cuáles son los límites laterales normales para el espacio aéreo de Clase D?

OPCION A: 8 millas náuticas.

OPCION B: 5 millas náuticas.

OPCION C: 4 millas náuticas.

OPCION D:

PREG20073453 Fig. 93 C
(4533) ¿Cuál es el piso del espacio aéreo de Clase A?

OPCION A: 10,000 pies MSL.

OPCION B: 14,500 pies MSL.

OPCION C: 18,000 pies MSL.

OPCION D:

PREG20073454 Fig. 93 A
(4539) ¿Cuál es el equipo mínimo que se requiere para operar dentro del espacio aéreo de Clase C?

OPCION A: Comunicaciones de radio receptor/transmisor y un transponder de Modo C.

OPCION B: Comunicaciones de radio receptor/transmisor.

OPCION C: Transponder y DME.

OPCION D:

PREG20073455 Fig. 123 B
(4653) ¿Qué equipo mínimo de navegación se requiere para completar el procedimiento de VOR/DME-A?

OPCION A: Un receptor VOR.

OPCION B: Un receptor VOR y DME.

OPCION C: Dos receptores VOR y DME.

OPCION D:

PREG20073456 Fig. 131 A
(4695) Aparte de un VOR/DME RNAV, ¿qué equipos adicionales son requeridos para conducir un VOR/DME RNAV 4R en BOS?

OPCION A: Ninguna

OPCION B: VNAV

OPCION C: Transponder con codificador de altitud y baliza de marcación (Marker Beacon)

OPCION D:

PREG20073457 (4802) Sin ayuda visual, un piloto suele interpretar la fuerza centrífuga como una sensación de: A

OPCION A: Elevación o caída.

OPCION B: Viraje.

OPCION C: Movimiento opuesto.

OPCION D:

PREG20073458 (4805) Un movimiento abrupto de la cabeza durante un viraje prolongado de régimen constante en condiciones IMC o instrumentales simuladas puede ocasionar: A

OPCION A: Desorientación del piloto

OPCION B: Falso horizonte.

OPCION C: Ilusión de elevador.

OPCION D:

PREG20073459 (4809) ¿Por qué resulta la hipoxia particularmente peligrosa en vuelos de un solo piloto? B

OPCION A: La visión nocturna puede verse impedida de tal manera que el piloto es incapaz de ver otra aeronave.

OPCION B: Son difíciles de reconocer los síntomas de la hipoxia antes de que afecten las reacciones del piloto.

OPCION C: Es posible que el piloto no controle la aeronave incluso utilizando oxígeno.

OPCION D:

PREG20073460 (4816) ¿Qué acción se debe llevar a cabo si se sospecha de la presencia de hiperventilación? B

OPCION A: Respirar a un régimen más lento aspirando profundamente.

OPCION B: Respirar conscientemente a un régimen más lento que el normal.

OPCION C: Forzarse conscientemente a respirar profundamente y respirar a un régimen más rápido que el normal.

OPCION D:
