

TEMA: 0020 HAB. DE INSTRUMENTOS - (06) SALIDA

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20073461 (4005)	Si las condiciones meteorológicas son de tal envergadura que se necesita designar un aeropuerto alternativo en su plan de vuelo IFR, debe prever transportar suficiente combustible para llegar al primer aeropuerto donde se pretende aterrizar, volar desde dicho aeropuerto al alternativo, y volar desde allí por	B
OPCION A:	30 minutos a baja velocidad crucero.	
OPCION B:	45 minutos a velocidad crucero normal.	
OPCION C:	1 hora a velocidad crucero normal.	
OPCION D:		
PREG20073530 (4535)	Fig. 94 ¿Cuál señal indica la ilustración 7?	B
OPCION A:	Señal de lugar.	
OPCION B:	Señal obligatoria de instrucciones.	
OPCION C:	Señal de dirección.	
OPCION D:		
PREG20073531 (4536)	Fig. 94 ¿De qué color son las señales de posición de espera de la pista?	A
OPCION A:	Blancas con un fondo rojo.	
OPCION B:	Rojas con un fondo blanco.	
OPCION C:	Amarillas con un fondo negro.	
OPCION D:		
PREG20073533 (4538)	¿Cuándo deben los pilotos establecer su posición en el aeropuerto al llamar a la torre para el despegue?	C
OPCION A:	Si la visibilidad es menor a 1 milla.	
OPCION B:	Si se utiliza pistas paralelas.	
OPCION C:	Al partir de una intersección de pista.	
OPCION D:		
PREG20073536 (4633)	¿Bajo cuáles de las siguientes circunstancias el ATC emite una restricción VFR a un plan de vuelo IFR?	C
OPCION A:	Siempre que el piloto reporte la pérdida de cualesquier ayudas de navegación.	
OPCION B:	Si es necesario otorgar separación entre tráfico IFR y VFR especial.	
OPCION C:	Si el piloto así lo solicita.	
OPCION D:		
PREG20073537 (4637)	¿Qué mínimos de aterrizaje se aplica al efectuar una aproximación instrumental en el aeropuerto alternativo seleccionado?	C
OPCION A:	Mínimos alternos estándares (600-2 o 800-2).	
OPCION B:	Los mínimos alternos IFR registrados para dicho aeropuerto.	

OPCION C: Los mínimos de aterrizaje publicados para el tipo de procedimiento seleccionado.

OPCION D:

PREG20073462 (4032) ¿Cuáles son los requerimientos mínimos de combustible para las aeronaves en condiciones IFR si el primer aeropuerto donde se pretende aterrizar tiene un pronóstico de un techo de 1,500 pies y una visibilidad de tres millas en la ETA prevista de vuelo? Combustible para volar al primer aeropuerto donde se pretende aterrizar, B

OPCION A: y volar desde allí por 45 minutos a velocidad crucero normal.

OPCION B: volar al alterno, y desde allí volar por 45 minutos a velocidad crucero normal.

OPCION C: volar al alterno, y desde allí volar por 30 minutos a velocidad crucero normal.

OPCION D:

PREG20073463 (4059) ¿Cuándo debe un piloto presentar un plan de vuelo compuesto? B

OPCION A: Si se lo solicita o comunica el Control de Tráfico Aéreo.

OPCION B: En cualquier oportunidad en que una parte del vuelo sea VFR.

OPCION C: En cualquier oportunidad en que se planea un aterrizaje en un aeropuerto inmediato.

OPCION D:

PREG20073464 (4060) ¿Qué fijo (s) se debe indicar en un formato de plan de vuelo al presentar uno compuesto donde la primera parte del vuelo es IFR? A

OPCION A: Todos los puntos de transición de una aerovía a otra, los fijos que definen segmentos de ruta directa y el fijo límite de autorización.

OPCION B: Sólo el fijo donde planea culminar la parte IFR del vuelo.

OPCION C: Sólo aquellos puntos de reporte compulsorios en el segmento de ruta IFR.

OPCION D:

PREG20073465 (4061) ¿Cuál es el procedimiento recomendado para efectuar la transición de VFR a IFR en un plan de vuelo compuesto? A

OPCION A: Antes de efectuar la transición a IFR, hacer contacto con la FSS más cercana, cerrar la parte de VFR y solicitar autorización del Control de Tráfico Aéreo.

OPCION B: Al llegar al punto propuesto para efectuar el cambio a IFR, hacer contacto con la FSS más cercana y cancelar su plan de vuelo VFR; luego, hacer contacto con el ARTCC y solicitar una autorización IFR.

OPCION C: Antes de ingresar al punto propuesto para efectuar el cambio a IFR, hacer contacto con el ARTCC, solicitar su autorización IFR y comunicarles que cancelen su plan de vuelo VFR.

OPCION D:

PREG20073466 (4062) ¿Cuándo se requiere un plan de vuelo IFR? C

OPCION A: Cuando no existen las condiciones VFR en los espacios aéreos ya sea de Clase E o G y en el espacio aéreo de Clase A.

OPCION B: En la totalidad de espacios aéreos si las condiciones no llegan a VFR, en el espacio aéreo de Clase A así como en el espacio aéreo de zona de defensa.

OPCION C: En el espacio aéreo de Clase E si existe IMC o en el espacio aéreo de Clase A.

OPCION D:

PREG20073467 (4063) ¿Antes de qué operación debe presentarse un plan de vuelo IFR y recibirse una autorización adecuada del ATC? B

OPCION A: Vuelo por referencia instrumental en el espacio aéreo controlado.

OPCION B: Al ingresar al espacio aéreo controlado en caso de existir IMC.

OPCION C: Despegue si existen condiciones meteorológicas IFR.

OPCION D:

PREG20073468 (4064) Para operar en condiciones IFR por debajo de 18,000 pies, un piloto debe presentar un plan de vuelo IFR y recibir la autorización correspondiente de parte del Control de Tráfico Aéreo (ATC) antes de A

OPCION A: ingresar al espacio aéreo controlado.

OPCION B: ingresar a condiciones meteorológicas por debajo de los mínimos VFR.

OPCION C: despegar.

OPCION D:

PREG20073469 (4065) Para operar una aeronave bajo IFR, se debe haber presentado un plan de vuelo y haber recibido una autorización del ATC antes de C

OPCION A: controlar la aeronave únicamente por el empleo de los instrumentos.

OPCION B: ingresar a condiciones meteorológicas en cualquier tipo de espacio aéreo.

OPCION C: ingresar al espacio aéreo controlado.

OPCION D:

PREG20073470 (4066) ¿Cuándo es necesaria una autorización IFR durante condiciones meteorológicas VFR? B

OPCION A: Al operar en el espacio aéreo de Clase E.

OPCION B: Al operar en el espacio aéreo de Clase A.

OPCION C: Al operar en el espacio aéreo por encima de 14,500 pies.

OPCION D:

PREG20073471 (4067) ¿En qué espacio aéreo requiere la operación presentar un plan de vuelo IFR? B

OPCION A: En cualquier espacio aéreo si la visibilidad es menor a 1 milla.

OPCION B: En el espacio aéreo de Clase E con IMC y espacio aéreo de Clase A.

OPCION C: Área de control positiva, Área de Control Continental y todo el otro espacio aéreo si la visibilidad es menor a 1 milla.

OPCION D:

PREG20073472 (4068) Al salir de un aeropuerto ubicado fuera del espacio aéreo controlado durante IMC, debe presentar un plan de vuelo IFR y recibir la autorización antes de C

OPCION A: despegar.

OPCION B: ingresar a condiciones IFR.

OPCION C: ingresar al espacio aéreo de Clase E.

OPCION D:

PREG20073473 (4070) Las rutas IFR ideales que se inician con un fijo indican que la aeronave que sale suele dirigirse al fijo a través de B

OPCION A: la (s) aerovía (s) establecida (s) entre el aeropuerto de salida y el fijo.

OPCION B: una salida instrumental estándar (SID), o vectores de radar.

OPCION C: solamente ruta directa.

OPCION D:

PREG20073474 (4072) Fig. 1 ¿Qué ítem (s) debe chequearse en el bloque 1 para un plan de vuelo compuesto? C

OPCION A: VFR con una explicación en el bloque 11.

OPCION B: IFR con una explicación en el bloque 11.

OPCION C: VFR e IFR.

OPCION D:

PREG20073475 (4073) Fig. 1 ¿En base a qué cantidad de combustible se debe determinar la hora ingresada en el bloque 12 de un plan de vuelo IFR? B

OPCION A: Combustible total necesario para el vuelo.

OPCION B: Combustible total utilizable a bordo.

OPCION C: La cantidad de combustible necesario para volar al aeropuerto de destino, luego al alternativo, más una reserva de 45 minutos.

OPCION D:

PREG20073476 (4074) Fig. 1 ¿Qué información debe ingresarse en el bloque 7 de un plan de vuelo IFR si el vuelo tiene tres piernas, cada una a una altitud diferente? A

OPCION A: Altitud de la primera pierna.

OPCION B: Altitud de la primera pierna y la altitud máxima.

OPCION C: Altitud máxima.

OPCION D:

PREG20073477 (4081) ¿Qué condiciones meteorológicas mínimas se debe pronosticar para su ETA a un aeropuerto que dispone sólo de una aproximación VOR, con mínimos alternos estándares, a fin de registrar dicho aeropuerto como alternativo en su plan de vuelo IFR? B

OPCION A: Techo de 800 pies y visibilidad de 1 milla estatuto (SM).

OPCION B: Techo de 800 pies y visibilidad de 2 SM.

OPCION C: Techo de 1,000 pies y visibilidad que permita descender de la altitud mínima en ruta (MEA), aproximación y aterrizaje bajo VFR básico.

OPCION D:

PREG20073478 (4082) ¿Se requiere un aeropuerto alternativo para un vuelo IFR a ATL (Atlanta Hartsfield) si la ETA propuesta es 1930Z? C

TAF KATL 121720Z 121818 20012KT 5 SM HZ
BKN030
FM2000 3 SM TSRA OVC025CB
FM2200 33015G20KT P6SM BKN015 OVC040
BECMG 0608
02008KT BKN 040 BECMG 1012 00000KT
P6SM CLR=

OPCION A: Sí, porque el techo podría caer por debajo de 2,000 pies dentro de 2 horas antes de 2 horas tras la ETC.

OPCION B: No, porque se ha pronosticado que el techo y la visibilidad permanecerán en o por encima de 1,000 pies y 3 millas, respectivamente.

OPCION C: No, porque se ha pronosticado que el techo y la visibilidad permanecerán en o por encima de 2,000 pies y 3 millas dentro de una hora antes de 1 hora tras la ETA.

OPCION D:

PREG20073483 (4270) Fig. 30 ¿Qué régimen mínimo de ascenso se debe mantener, empleando una velocidad promedio sobre el terreno de 120 nudos, para alcanzar el régimen de ascenso necesario (pies por milla náutica) hasta 4,100 pies de acuerdo a lo prescrito en la SID? C

OPCION A: 400 fpm.

OPCION B: 500 fpm.

OPCION C: 800 fpm.

OPCION D:

PREG20073484 (4272) Fig. 30 - 30A ¿Cuál es su posición con respecto a la intersección GNATS y la ruta de salida de la SID? B

OPCION A: En el curso de salida y pasando GNATS.

OPCION B: A la derecha del curso de salida y pasando GNATS.

OPCION C: A la izquierda del curso de salida y sin pasar GNATS.

OPCION D:

PREG20073479 (4083) ¿Qué condiciones mínimas deben existir en el aeropuerto de destino para evitar registrar un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo IFR si se dispone del IAP estándar? C

OPCION A: Desde 2 horas antes hasta 2 horas después de la ETA, techo pronosticado de 2,000 pies, y visibilidad de 2 1/2 millas.

OPCION B: Desde 2 horas antes hasta 2 horas después de la ETA, techo pronosticado de 3,000 pies, y visibilidad de 3 millas.

OPCION C: Desde 1 hora antes hasta 1 hora después de la ETA, techo pronosticado de 2,000 pies, y visibilidad de 3 millas.

OPCION D:

PREG20073480 (4085)	4085-1 ¿Qué mínimos estándares son necesarios para registrar a un aeropuerto como alterno en un plan de vuelo IFR si el aeropuerto sólo dispone de aproximación VOR?	A
OPCION A:	Techo y visibilidad a ETA, 800 pies y 2 millas, respectivamente.	
OPCION B:	Techo y visibilidad desde 2 horas antes hasta 2 horas después de la ETA, 800 pies y 2 millas, respectivamente.	
OPCION C:	Techo y visibilidad a ETA, 600 pies y 2 millas, respectivamente.	
OPCION D:		

PREG20073481 (4086)	¿Cuáles son las condiciones meteorológicas mínimas que se debe pronosticar para registrar un aeropuerto como alterno si el aeropuerto carece de IAP aprobado?	C
OPCION A:	Techo y visibilidad a la ETA; 2,000 pies y 3 millas, respectivamente.	
OPCION B:	El techo y la visibilidad desde 2 horas antes hasta 2 horas después de la ETA; 2,000 pies y 3 millas, respectivamente.	
OPCION C:	El techo y la visibilidad a la ETA debe permitir el descenso a partir de la MEA, aproximación y aterrizaje bajo VFR básico.	
OPCION D:		

PREG20073482 (4087)	4087-1 ¿Qué condiciones meteorológicas mínimas se debe pronosticar para su ETA a un aeropuerto que dispone de procedimientos de aproximación de precisión, con mínimos alternos estándares, para registrarlo como alterno para su vuelo IFR?	A
OPCION A:	Techo de 600 pies y visibilidad de 2 millas estatuto a su ETA.	
OPCION B:	Techo de 600 pies y visibilidad de 2 millas estatuto desde 2 horas antes hasta 2 horas después a su ETA.	
OPCION C:	Techo de 800 pies y visibilidad de 2 millas estatuto a su ETA.	
OPCION D:		

PREG20073485 (4275)	Fig. 29 ¿Cuáles son las horas de operación (hora local estándar) de la torre de control en el Campo Eugene/Mahlon Sweet?	B
OPCION A:	0800 - 2300.	
OPCION B:	0600 - 0000.	
OPCION C:	0700 - 0100.	
OPCION D:		

PREG20073486 (4277)	Fig. 32 ¿Qué código de equipo de aeronave se debe anotar en el bloque 3 del plan de vuelo?	C
OPCION A:	A.	
OPCION B:	C.	
OPCION C:	R.	
OPCION D:		

PREG20073487 (4288)	Fig. 38 ¿Qué código de equipo de aeronave se debe anotar en el bloque 3 del plan de vuelo?	B
OPCION A:	C.	
OPCION B:	R.	
OPCION C:	A.	
OPCION D:		

PREG20073488 (4300)	Fig. 44 ¿Qué código de equipo de aeronave se debe anotar en el bloque 3 del plan de vuelo?	C
OPCION A:	A.	
OPCION B:	C.	
OPCION C:	R.	
OPCION D:		

PREG20073489 (4303)	Fig. 46 ¿Qué régimen mínimo de ascenso se debe mantener, empleando una velocidad promedio sobre el terreno de 140 nudos, para alcanzar el régimen necesario de ascenso (pies por milla náutica) hasta 6,300 pies de acuerdo a lo prescrito en la SID?	C
OPCION A:	350 fpm.	
OPCION B:	583 fpm.	
OPCION C:	816 fpm.	
OPCION D:		

PREG20073490 (4305)	Fig. 46 ¿Cuáles son las horas de operación (hora local) del ATIS de la estación terminal de Yakima Air si está en efecto la hora diurna?	B
OPCION A:	0500 a 2100 local.	
OPCION B:	0600 a 2200 local.	
OPCION C:	0700 a 2300 local.	
OPCION D:		

PREG20073491 (4344)	Fig. 69 ¿Qué código de equipo de aeronave se debe anotar en el bloque 3 del plan de vuelo?	A
OPCION A:	A.	
OPCION B:	B.	
OPCION C:	U.	
OPCION D:		

PREG20073492 (4358)	Fig. 74 ¿Qué código de equipo de aeronave se debe anotar en el bloque 3 del plan de vuelo?	C
OPCION A:	T.	
OPCION B:	U.	

OPCION C: A.
OPCION D:

PREG20073493 Fig. 77 B
(4361) ¿En qué punto termina la SID básica?

OPCION A: Cuando el control de salida de Helena establezca contacto de radar.
OPCION B: En la intersección STAKK.
OPCION C: Sobre el VOR de BOZEMAN.
OPCION D:

PREG20073494 Fig. 77 C
(4363) ¿En qué altitud mínima debe cruzar la intersección de STAKK?

OPCION A: 6,500 pies MSL.
OPCION B: 1,400 pies MSL.
OPCION C: 10,200 pies MSL.
OPCION D:

PREG20073495 Fig. 77 C
(4364) Usando una velocidad promedio en el terreno de 140 nudos, ¿cuál régimen mínimo de ascenso reuniría los requisitos mínimos respectivos por millas náuticas según lo que señala la SID?

OPCION A: 350 pies por minuto.
OPCION B: 475 pies por minuto.
OPCION C: 700 pies por minuto.
OPCION D:

PREG20073496 ¿Cuándo un piloto de un plan de vuelo IFR se responsabiliza por evitar otras B
(4373) aeronaves?

OPCION A: En todo momento si no está en contacto de radar con el ATC.
OPCION B: Si las condiciones meteorológicas se lo permiten no obstante opere bajo IFR o VFR.
OPCION C: Sólo si así se lo comunica el ATC.
OPCION D:

PREG20073497 ¿Cuándo debe estar su transponder en Modo C si se encuentra en un vuelo B
(4390) IFR?

OPCION A: Sólo si el Control de Tráfico Aéreo solicita Modo C.
OPCION B: En todo momento si el equipo ha sido calibrado en caso de no haber solicitado otros lineamientos el Control de Tráfico Aéreo.
OPCION C: Al pasar 12,500 pies MSL.
OPCION D:

PREG20073498 ¿Cuál es el procedimiento recomendado de ascenso si un control de salida sin C
(4393) radar indica a un piloto ascender a la altitud asignada?

OPCION A: Mantener un ascenso óptimo continuo hasta llegar a la altitud asignada y reportar al pasar por cada nivel de 1,000 pies.

OPCION B: Ascender a un ángulo máximo de ascenso hasta 1,000 pies de la altitud asignada; luego, a 500 pies por minuto hasta los últimos 1,000 pies.

OPCION C: Mantener un ascenso óptimo sobre la línea central de la aerovía sin nivelaciones intermedias hasta 1,000 pies por debajo de la altitud asignada; luego, de 500 a 1,500 pies por minuto.

OPCION D:

PREG20073499 (4395) ¿Qué respuesta se espera si el ATC emite una autorización IFR a pilotos de aeronave en el aire? B

OPCION A: Repetir toda la autorización de acuerdo a lo prescrito por las normas.

OPCION B: Repetir aquellas partes que contienen indicaciones de altitudes o vectores así como cualquier parte que requiera verificación.

OPCION C: No es necesario solicitar la repetición; ésta debe ser espontánea para confirmar que el piloto entiende todas las instrucciones.

OPCION D:

PREG20073500 (4396) ¿Qué ítems se suele otorgar en una autorización abreviada de partida IFR? (Asumir ambiente de radar). B

OPCION A: Altitud, aeropuerto de destino y uno o más puntos fijos que identifican la ruta inicial de vuelo.

OPCION B: Aeropuerto de destino, altitud y Transición de Nombre y Número SID.

OPCION C: Límite de la autorización, Nombre de SID así como Número y/o Transición.

OPCION D:

PREG20073501 (4405) La información en ruta y de destino más actualizada con la finalidad de planificar un vuelo instrumental debe obtenerse en B

OPCION A: una emisión ATIS.

OPCION B: la Torre de Control , FSS

OPCION C: NOTAM (Clase II).

OPCION D:

PREG20073502 (4407) ¿Cuándo puede el ATC solicitar un reporte detallado de una emergencia a pesar de que no se ha violado ninguna norma? A

OPCION A: Si se trata de una circunstancia prioritaria.

OPCION B: En cualquier oportunidad en que se suscite una emergencia.

OPCION C: Si la emergencia se suscita en el espacio aéreo controlado.

OPCION D:

PREG20073528 (4486) Una autorización abreviada de salida "...AUTORIZADO SEGÚN LO PRESENTADO..." siempre contiene el nombre B

OPCION A: y número del STAR que se va a volar si hubiese sido presentado en el plan de vuelo.

OPCION B: del aeropuerto de destino presentado en el plan de vuelo.

OPCION C: del primer punto compulsorio de reporte en caso de no tratarse de ambiente de radar.

OPCION D:

PREG20073529 (4534)	Fig. 94 Las señales obligatorias de instrucciones de los aeropuertos deben ser	B
OPCION A:	letras amarillas con un fondo negro.	
OPCION B:	letras blancas con un fondo rojo.	
OPCION C:	letras negras con un fondo amarillo.	
OPCION D:		

PREG20073503 (4409)	¿Qué servicio brinda el control de salida a un vuelo IFR al operar desde un aeropuerto dentro del espacio aéreo de Clase C?	C
OPCION A:	Separación de la totalidad de aeronaves que operan en el espacio aéreo de Clase C.	
OPCION B:	Posición y altitud de todo el tráfico en un rango no mayor a 2 millas de la línea de vuelo y altitud del piloto IFR.	
OPCION C:	Separación de todas las aeronaves IFR y de aquellas VFR participantes.	
OPCION D:		

PREG20073504 (4414)	¿Qué información se suministra siempre en una autorización abreviada?	B
OPCION A:	SID o nombre de transición y altitud que se debe mantener.	
OPCION B:	Nombre del aeropuerto de destino o fijo y altitud específicos.	
OPCION C:	Altitud que se debe mantener y código que se debe radiar.	
OPCION D:		

PREG20073505 (4417)	¿Qué acción se recomienda si un piloto no desea utilizar una SID?	C
OPCION A:	Avisar al control en tierra antes de salir.	
OPCION B:	Avisar al control de partida al contacto inicial.	
OPCION C:	Anotar "No SID" en la sección de OBSERVACIONES del plan de vuelo IFR.	
OPCION D:		

PREG20073506 (4418)	Una SID específica requiere un régimen de ascenso de 210 pies por milla náutica hasta 8,000 pies. ¿Cuál es el régimen de ascenso requerido en pies por minuto si asciende con una velocidad sobre el terreno de 140 nudos?	C
OPCION A:	210.	
OPCION B:	450.	
OPCION C:	490.	
OPCION D:		

PREG20073507 (4419)	¿Qué procedimiento corresponde a las SIDs?	C
OPCION A:	No se emitirá las autorizaciones otorgadas por las SIDs si el piloto no lo solicita.	
OPCION B:	El piloto al mando debe aceptar una SID si lo emite el ATC.	
OPCION C:	Si se acepta una SID, el piloto debe poseer como mínimo una descripción textual.	
OPCION D:		

PREG20073508 (4420)	¿Cuándo debe el piloto hacer contacto con el control de salida durante un despegue hacia condiciones IFR con techos bajos?	B
OPCION A:	Antes de penetrar hacia las nubes.	
OPCION B:	Si se lo comunica la torre.	
OPCION C:	Al culminar el primer viraje tras el despegue o al establecer ascenso de crucero en una partida recta.	
OPCION D:		

PREG20073509 (4421)	Durante un vuelo, el controlador informa "tráfico a las 2 en punto, 5 millas al sur". El piloto mantiene una corrección de 20 para un viento cruzado proveniente de la derecha. ¿Dónde debe buscar tráfico el piloto?	A
OPCION A:	40° hacia la derecha de la nariz de la aeronave.	
OPCION B:	20° hacia la derecha de la nariz de la aeronave.	
OPCION C:	Hacia adelante.	
OPCION D:		

PREG20073510 (4422)	¿Qué se entiende si el control de arribo le indica "continuar con navegación propia" tras haber realizado un vector a una aerovía Víctor?	A
OPCION A:	Debe mantener la aerovía utilizando su propio equipo de navegación.	
OPCION B:	Ha concluído el servicio de radar.	
OPCION C:	Aún permanece en contacto pero debe efectuar reportes de posición.	
OPCION D:		

PREG20073511 (4427)	Ninguna persona puede operar una aeronave en el espacio aéreo controlado bajo IFR si no presenta un plan de vuelo	C
OPCION A:	y recibe una autorización telefónica antes del despegue.	
OPCION B:	antes del despegue y no solicita la autorización al arribo a una aerovía.	
OPCION C:	y recibe una autorización antes de ingresar al espacio aéreo controlado.	
OPCION D:		

PREG20073512 (4430)	¿Qué altitud puede elegir un piloto al recibir una autorización de VFR al tope?	B
OPCION A:	Cualquier altitud como mínimo 1,000 pies por encima de la condición meteorológica.	
OPCION B:	Cualquier altitud VFR apropiada a la MEA o por encima de ésta en condiciones meteorológicas VFR.	
OPCION C:	Cualquier altitud VFR apropiada para la dirección de vuelo como mínimo 1,000 pies por encima de la condición meteorológica.	
OPCION D:		

PREG20073513 (4431)	¿Cuándo debe un piloto volar a una altitud cardinal más 500 pies en un plan de vuelo IFR?	C
OPCION A:	Al volar por encima de 18,000 pies en condiciones VFR.	
OPCION B:	Al volar en condiciones VFR por encima de las nubes.	
OPCION C:	Cuando se le asigna una autorización de VFR al tope.	

OPCION D:

PREG20073514 (4433) Presenta un plan de vuelo IFR con una autorización VFR al tope en vez de una altitud asignada. Si recibe esta autorización y vuela un curso de 180°, ¿a qué altitud debe volar? (Asumir condiciones VFR). C

OPCION A: Cualquier altitud IFR que le permita permanecer en condiciones VFR.

OPCION B: Una altitud MSL de miles impares más 500 pies.

OPCION C: Una altitud MSL de miles pares más 500 pies.

OPCION D:

PREG20073515 (4442) ¿Qué procedimientos de autorización puede emitir un ATC sin previa solicitud del piloto? C

OPCION A: SIDs, ruta de arribo terminal estándar (STAR), y aproximaciones de contacto.

OPCION B: Aproximaciones visuales y de contacto.

OPCION C: SIDs, STARs y aproximaciones visuales.

OPCION D:

PREG20073516 (4443) ¿Qué se entiende si una autorización del ATC indica "...CRUCERO SEIS MIL..."? B

OPCION A: El piloto debe mantener 6,000 pies hasta alcanzar el IAF que sirve al aeropuerto de destino; luego, ejectutar el procedimiento de aproximación otorgado.

OPCION B: Un piloto queda autorizado a efectuar vuelo en cualquier altitud desde altitud mínima IFR hasta 6,000 pies inclusive.

OPCION C: El piloto queda autorizado a efectuar vuelo en cualquier altitud desde altitud mínima IFR hasta 6,000 pies inclusive; sin embargo, toda variación en la altitud debe ser reportada al ATC.

OPCION D:

PREG20073517 (4447) ¿Dónde se prohíbe las operaciones VFR al tope? A

OPCION A: En el espacio aéreo de Clase A.

OPCION B: Durante vuelos directos fuera de las aerovías.

OPCION C: Al volar a través del espacio aéreo de Clase B.

OPCION D:

PREG20073518 (4449) ¿Qué normas se aplica al piloto al mando al operar una autorización de VFR al tope? B

OPCION A: Sólo VFR.

OPCION B: VFR e IFR.

OPCION C: VFR si está despejado e IFR si es dentro de las nubes.

OPCION D:

PREG20073519 (4450) ¿Cuándo puede el ATC asignar una autorización VFR al tope? A

OPCION A: Únicamente a solicitud del piloto si se indica que las condiciones son adecuadas.

OPCION B: En cualquier momento en que existan condiciones adecuadas y el ATC desee descongestionar el tráfico.

OPCION C: Si existen condiciones VFR, pero existe una capa de nubes por debajo de la MEA.

OPCION D:

PREG20073520 (4451) ¿Cuál autorización de ATC deben solicitar los pilotos habilitados para volar por instrumentos a fin de ascender a través de una capa de nubes o de un área de visibilidad reducida y luego continuar el vuelo VFR? A

OPCION A: A VFR al tope.

OPCION B: VFR especial a VFR al tope.

OPCION C: VFR al tope.

OPCION D:

PREG20073521 (4452) Al estar autorizado en VFR al tope, la altitud de crucero se basa en el B

OPCION A: curso verdadero.

OPCION B: curso magnético.

OPCION C: rumbo magnético.

OPCION D:

PREG20073522 (4453) ¿En cuál espacio aéreo está prohibida la operación VFR al tope? C

OPCION A: Espacio aéreo de Clase B.

OPCION B: Espacio aéreo de Clase E.

OPCION C: Espacio aéreo de Clase A.

OPCION D:

PREG20073523 (4454) ¿Cuál altitud de crucero es apropiada para VFR al tope en un vuelo hacia el oeste por debajo de 18,000 pies? B

OPCION A: Niveles de miles pares.

OPCION B: Niveles de miles pares más 500 pies, pero no por debajo de la MEA.

OPCION C: Niveles de miles impares más 500 pies, pero no por debajo de la MEA.

OPCION D:

PREG20073524 (4455) ¿Qué reportes son necesarios en un vuelo que opera bajo una autorización IFR que especifica VFR al tope en un ambiente sin radar? A

OPCION A: Para cualquier vuelo IFR, se exige los mismos reportes.

OPCION B: Todos los reportes IFR normales a excepción de las altitudes vacantes.

OPCION C: Sólo el reporte de cualquier condición meteorológica no pronosticada.

OPCION D:

PREG20073527 (4471) ¿Qué responsabilidad asume el piloto al mando de un vuelo IFR al ingresar a condiciones VFR? C

OPCION A: Reportar a CORPAC condiciones VFR de modo que se pueda emitir una autorización modificada.

OPCION B: Usar procedimientos operacionales VFR.

OPCION C: Ver y evitar otro tráfico.

OPCION D:

PREG20073525 (4457) ¿Qué mínimos se debe considerar al seleccionar una altitud si se opera con una autorización VFR al tope? C

OPCION A: Como mínimo 500 pies por encima de la MEA más baja, o de la MOCA respectiva, y como mínimo 1,000 pies por encima de la condición meteorológica existente.

OPCION B: Como mínimo 500 pies por encima de la MEA más baja, la MOCA respectiva o la condición meteorológica existente.

OPCION C: Altitud mínima IFR, distancia mínima de las nubes y visibilidad apropiada para la altitud seleccionada.

OPCION D:

PREG20073526 (4461) Mientras se encuentra en un vuelo IFR, un piloto tiene una emergencia que ocasiona variar los procedimientos emitidos por la autorización del Control de Tráfico Aéreo (ATC). ¿Qué acción se debe llevar a cabo? A

OPCION A: Notificar al ATC sobre la variación de los procedimientos lo más pronto posible.

OPCION B: Transmitir en 7700 mientras dure la emergencia.

OPCION C: Presentar en un plazo no mayor a 48 horas un reporte detallado al jefe de las instalaciones del ATC.

OPCION D:

PREG20073532 (4537) Fig. 94 Las marcas de la línea de espera en la intersección de calles de rodaje y pistas se componen por cuatro líneas que se extienden a través del ancho de la calle de rodaje. Estas líneas son B

OPCION A: blancas; las punteadas son las más cercanas a la pista.

OPCION B: amarillas; las punteadas son las más cercanas a la pista.

OPCION C: amarillas; las líneas continuas son las más cercanas a la pista.

OPCION D:

PREG20073534 (4555) ¿Qué régimen de ascenso o descenso se debe utilizar para acatar las instrucciones del ATC con respecto a variaciones de altitud mayores a 1,000 pies? C

OPCION A: Lo más rápido posible a 500 pies por encima/por debajo de la altitud asignada; luego, a 500 pies por minuto hasta alcanzar la altitud asignada.

OPCION B: 1,000 pies por minuto durante el ascenso y 500 pies por minuto durante descensos hasta alcanzar la altitud asignada.

OPCION C: Lo más rápido posible hasta 1,000 pies por encima/por debajo de la altitud asignada; luego, entre 500 y 1,500 pies por minuto hasta alcanzar la altitud asignada.

OPCION D:

PREG20073535 (4630) Si un piloto elige proceder a un aeropuerto alterno, los mínimos de aterrizaje empleados en dicho aeropuerto deben ser los A

OPCION A: mínimos establecidos para el procedimiento de aproximación seleccionado.

OPCION B: mínimos alternos que aparecen en la carta de aproximación.
OPCION C: mínimos para dicho aeropuerto los cuales aparecen en un listado aparte de "Mínimos Alternos IFR".

OPCION D:

PREG20073538 (4638) ¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto al uso de una carta de SID? B

OPCION A: En campos aéreos en Iso que se establece las SIDs, su uso es obligatorio en las salidas IFR.

OPCION B: Para usar una SID, el piloto debe tener como mínimo la descripción textual de la salida estándar aprobada.

OPCION C: Para usar una SID, el piloto debe tener tanto el texto como el formato gráfico de la salida estándar aprobada.

OPCION D:

PREG20073539 (4719) ¿Qué mínimos se aplica para el aterrizaje en un alternativo si un piloto elige proceder a un aeropuerto alternativo seleccionado? C

OPCION A: 600-1 si el aeropuerto dispone de ILS.

OPCION B: Techo de 200 pies por encima del mínimo publicado; visibilidad, 2 millas.

OPCION C: Los mínimos de aterrizaje para la aproximación que se debe emplear.

OPCION D:

PREG20073540 (4725) ¿Cuál es la responsabilidad del piloto al mando si vuela una aeronave de hélice en una distancia no mayor a 20 millas del aeropuerto donde pretende aterrizar y el ATC le solicita reducir la velocidad a 160? (El piloto acata el ajuste de velocidad). C

OPCION A: Reducir la TAS a 160 nudos y mantenerla hasta que el ATC se lo indique.

OPCION B: Reducir la IAS a 160 MPH y mantenerla hasta que el ATC se lo indique.

OPCION C: Reducir la IAS a 160 nudos y mantener dicha velocidad sin exceder 10 nudos.

OPCION D:

PREG20073541 (4736) ¿Cuándo culmina el servicio de radar durante una aproximación visual? A

OPCION A: Automáticamente si el ATC indica al piloto hacer contacto con la torre.

OPCION B: Inmediatamente a la aceptación de la aproximación por parte del piloto.

OPCION C: Si el ATC señala "Servicio de Radar concluido; continuar con navegación propia".

OPCION D:

PREG20073542 (4758) ¿Qué acción debe llevar a cabo si durante una aproximación instrumental de práctica en VFR, el Control de Aproximación por Radar asigna una altitud o curso mediante los cuales debe ingresar a las nubes? B

OPCION A: Ingresar a las nubes ya que la autorización del Control de Tráfico Aéreo para aproximaciones de práctica se considera como una autorización IFR.

OPCION B: Evitar las nubes e informar al ATC que la altitud y el curso no permiten VFR.

OPCION C: Abandonar la aproximación.

OPCION D:

PREG20073543 (4760) ¿Cuáles son los mínimos alternos que se debe pronosticar a la ETA para un aeropuerto que dispone de un procedimiento de aproximación de precisión? B

OPCION A: Techo de 400 pies y visibilidad de 2 millas estatuto.

OPCION B: Techo de 600 pies y visibilidad de 2 millas estatuto.

OPCION C: Techo de 800 pies y visibilidad de 2 millas estatuto.

OPCION D:

PREG20073544 (4761) ¿Qué punto en el destino se debe emplear para calcular en un plan de vuelo el tiempo estimado en ruta en un plan de vuelo IFR? C

OPCION A: El fijo de aproximación final en la aproximación instrumental esperada.

OPCION B: El fijo de aproximación inicial en la aproximación instrumental esperada.

OPCION C: El punto del primer intento de aterrizaje.

OPCION D:

PREG20073545 (4769) Un aeropuerto sin un IAP autorizado puede ser incluido en un plan de vuelo IFR si el pronóstico meteorológico vigente indica que el techo y la visibilidad a la ETA C

OPCION A: serán como mínimo 300 pies y 2 millas.

OPCION B: serán como mínimo 1,000 pies y 1 milla.

OPCION C: permitirán un descenso con respecto a la aproximación de la MEA además de un aterrizaje bajo VFR básico.

OPCION D:
