

TEMA: 0069

CFI - PROCEDIMIENTOS Y OPERACIONES
AEROPORTUARIAS

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20076128 (6435)	Una aeronave grande o propulsada por turbinas debe ingresar a un patrón de tráfico de aeropuerto a una altitud mínima de	B
OPCION A:	1,000 pies AGL.	
OPCION B:	1,500 pies AGL.	
OPCION C:	2,000 pies AGL.	
OPCION D:		
PREG20076130 (6438)	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a las operaciones VFR en el espacio aéreo de Clase B?	C
OPCION A:	Es necesario un VOR operativo.	
OPCION B:	Es necesaria una licencia de piloto privado en todos los vuelos dentro de este espacio aéreo.	
OPCION C:	Se autoriza a volar solos a alumnos pilotos autorizados por su instructor	
OPCION D:		
PREG20076129 (6436)	Un aeropuerto sin torre de control queda dentro del espacio aéreo controlado de un aeropuerto con torre operativa. De acuerdo a las regulaciones, son necesarias las comunicaciones bilaterales de radio con el ATC para obtener la autorización de aterrizaje en	B
OPCION A:	ambos aeropuertos así como para volar a través del área.	
OPCION B:	solamente el aeropuerto controlado por torre así como volar a través del área	
OPCION C:	solamente el aeropuerto controlado por torre pero no para volar a través del área.	
OPCION D:		
PREG20076131 (6439)	¿Qué equipo es necesario al operar una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase B?	C
OPCION A:	Un receptor de VOR o TACAN.	
OPCION B:	Comunicaciones de radio emisión/recepción.	
OPCION C:	Comunicaciones de radio emisión/recepción y transponder con altímetro encodificador.	
OPCION D:		
PREG20076132 (6440)	¿En qué tipo de espacio aéreo no se puede volar VFR?	A
OPCION A:	Clase A.	
OPCION B:	Clase B.	
OPCION C:	Clase C.	
OPCION D:		
PREG20076133 (6445)	¿Cuáles son los requerimientos de visibilidad y nubosidad al operar VFR en el espacio aéreo de Clase B?	A

-
- OPCION A:** Visibilidad de 3 millas estatuto y libre de nubes.
OPCION B: Visibilidad de 3 millas estatuto, 500 pies por debajo, 1,000 pies por encima y 2,000 pies de distancia horizontal desde las nubes.
OPCION C: Visibilidad de 1 milla estatuto, 500 pies por debajo, 1,000 pies por debajo, y 2,000 pies de distancia horizontal desde las nubes.
OPCION D:
-

- PREG20076134 (6446) La visibilidad mínima para vuelos VFR se incrementa de 3 a 5 millas estatuto que se inician a una altitud de A
- OPCION A:** 10,000 pies MSL.
OPCION B: 14,500 pies MSL.
OPCION C: 1,200 pies AGL y a 10,000 pies MSL o por encima de dicha altitud.
OPCION D:
-

- PREG20076135 (6447) Se puede operar por la noche una aeronave en espacio aéreo no controlado a menos de 1,200 pies por encima de la superficie de acuerdo a las siguientes condiciones: C
- OPCION A:** Libre de nubes y visibilidad de 1 milla.
OPCION B: Libre de nubes y visibilidad de 3 millas.
OPCION C: Visibilidad menor a 3 millas pero mayor a 1 milla en un patrón de tráfico de aeropuerto y dentro de media milla de la pista manteniendo condiciones VMC
OPCION D:
-

- PREG20076136 (6448) ¿Cuál es por lo general el tope de extensión vertical del espacio aéreo de Clase D por encima de la superficie? A
- OPCION A:** 2,500 pies.
OPCION B: 3,000 pies.
OPCION C: 4,000 pies.
OPCION D:
-

- PREG20076137 (6449) En operaciones dentro del espacio aéreo controlado a altitudes mayores a 1,200 pies AGL, pero menores a 10,000 pies MSL, el requerimiento de distancia horizontal mínima desde las nubes para vuelos VFR es B
- OPCION A:** 1 milla.
OPCION B: 2,000 pies. Sin penetrar en ellas manteniendo condiciones VMC
OPCION C: 1,000 pies.
OPCION D:
-

- PREG20076138 (6454) ¿Qué visibilidad en vuelo es necesaria al volar a más de 1,200 pies AGL y menos de 10,000 pies MSL si se encuentra en el espacio aéreo de Clase G bajo condiciones VFR diurnas? C
- OPCION A:** 5 millas estatuto.
OPCION B: 3 millas estatuto.
OPCION C: 1 milla estatuto como mínimo manteniendo condiciones VMC
OPCION D:
-

PREG20076139 (6455)	Al operar una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase D bajo VFR especial, se estipula una visibilidad mínima de vuelo de	C
OPCION A:	3 millas estatuto.	
OPCION B:	2 millas estatuto.	
OPCION C:	1 milla estatuto manteniendo VMC y vuelo de contacto.	
OPCION D:		

PREG20076140 (6456)	Ninguna persona puede operar una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase D y E entre el ocaso y el amanecer bajo VFR especial si	B
OPCION A:	la visibilidad de vuelo no es de un mínimo de 3 millas.	
OPCION B:	la aeronave no está equipada para vuelo instrumental y autorizado a VMC nocturno	
OPCION C:	no se puede realizar el vuelo 500 pies por debajo de las nubes.	
OPCION D:		

PREG20076141 (6457)	En un aeropuerto ubicado dentro del espacio aéreo de Clase E y en el cual no se reporta visibilidad sobre el terreno, las regulaciones estipulan, en cuanto a los despegues y aterrizajes de aeronaves bajo VFR especial,	B
OPCION A:	no autorizarlos.	
OPCION B:	autorizarlos si la visibilidad de vuelo es de un mínimo de 1 milla estatuto.	
OPCION C:	autorizarlos solamente si otro aeropuerto en dicho espacio aéreo reporta una visibilidad sobre el terreno de 1 milla estatuto.	
OPCION D:		

PREG20076142 (6480)	¿Cuáles son los requerimientos, para sobrevolar el espacio aéreo de Clase C?	B
OPCION A:	Ninguno, siempre y cuando el vuelo permanezca por encima del techo del espacio aéreo.	
OPCION B:	Es necesario un transponder con capacidad automática de reporte de altitud por encima del techo del espacio aéreo y hacia arriba hasta 10,000 pies MSL.	
OPCION C:	Se debe establecer comunicaciones de radio emisión/recepción con el ATC debiendo estar operativo el transponder en todo momento.	
OPCION D:		

PREG20076143 (6960)	(Ver Fig. 47) ¿Cuál es el radio del círculo interno (círculo C)?	A
OPCION A:	5 millas.	
OPCION B:	10 millas.	
OPCION C:	15 millas.	
OPCION D:		

PREG20076144 (6961)	(Ver Fig. 47) ¿Cuál es el radio del círculo externo (círculo A)?	B
OPCION A:	5 millas.	
OPCION B:	10 millas.	

OPCION C: 15 millas.

OPCION D:

PREG20076145 (Ver Fig. 47) C
(6962) ¿Qué altitud (caja 2) es aplicable a la base del círculo externo?

OPCION A: 700 pies AGL.

OPCION B: 1,200 pies MSL.

OPCION C: 1,200 pies AGL.

OPCION D:

PREG20076146 (Ver Fig. 47) C
(6963) ¿Qué altitud (caja 1) es aplicable al alcance vertical de los círculos internos y externos?

OPCION A: 3,000 pies AGL.

OPCION B: 3,000 pies por encima del aeropuerto.

OPCION C: 4,000 pies por encima del aeropuerto.

OPCION D:

PREG20076147 ¿Qué equipo mínimo de aviónica es necesario para operar dentro del espacio C B
(6964) aéreo de Clase C?

OPCION A: Comunicaciones de radio bilaterales.

OPCION B: Comunicaciones de radio bilaterales y transponder con capacidad automática de reporte de altitud modo C

OPCION C: Comunicaciones de radio emisión/recepción, transponder con capacidad automática de reporte de altitud y VOR.

OPCION D:

PREG20076148 Para operar una aeronave dentro del espacio aéreo de Clase C desde un B
(6965) aeropuerto satélite sin una torre de control operativa, un piloto debe

OPCION A: monitorear el ATC hasta salir del espacio aéreo de Clase C.

OPCION B: establecer contacto con el ATC lo más pronto posible tras el despegue.

OPCION C: estar seguro antes de la aprobación proveniente del ATC antes del despegue en el aeropuerto.

OPCION D:

PREG20076149 Todas las operaciones dentro del espacio aéreo de Clase C deben ser C
(6966) realizadas

OPCION A: de acuerdo a las autorizaciones e instrucciones del ATC.

OPCION B: según un plan de vuelo presentado antes del arribo o partida.

OPCION C: en una aeronave equipada con un transponder de capacidad automática de reporte de altitud modo "C"

OPCION D:

PREG20076150 No se debe volar por un área restringida si el piloto no ha B
(6969)

OPCION A: presentado un plan de vuelo IFR.

-
- OPCION B:** recibido autorización previa de la entidad de control.
OPCION C: recibido permiso previo del oficial al mando de la base militar más cercana.
OPCION D:
-

- PREG20076151 (6971) Un área de operaciones militares (MOA) es un espacio aéreo de límites verticales y laterales establecidos para A
- OPCION A:** separar ciertas actividades de instrucción militar del tráfico IFR.
OPCION B: los servicios militares que realizan navegación VFR a baja altitud, instrucción táctica y vuelos de prueba.
OPCION C: indicar la existencia de riesgos inusuales a las aeronaves, tales como artillería, defensa antiaérea o misiles dirigidos.
OPCION D:
-

- PREG20076152 (6972) Al operar VFR en un área de operaciones militares (MOA), un piloto B
- OPCION A:** debe operar solamente si no hay actividad militar en ese momento.
OPCION B: debe tener mucha cautela cuando se lleva a cabo actividades militares.
OPCION C: debe recibir una autorización de la entidad a cargo antes de ingresar a la MOA.
OPCION D:
-

- PREG20076153 (7113) Los números 8 y 26 en los extremos de aproximación de la pista indican que su orientación aproximada es C
- OPCION A:** 008° y 026° verdadero.
OPCION B: 080° y 260° verdadero.
OPCION C: 080° y 260° magnético.
OPCION D:
-

- PREG20076154 (7114) Qué significa una serie de flechas pintadas sobre el extremo de aproximación de una pista? B
- OPCION A:** Dicha área presenta una restricción exclusivamente para operaciones de rodaje.
OPCION B: Dicha parte de la pista no es adecuada para el aterrizaje.
OPCION C: Dicha parte de la pista constituye la zona designada de contacto.
OPCION D:
-

- PREG20076155 (7115) Al aproximarse a las líneas de espera de la pista de rodaje viniendo del lado que tiene las líneas contínuas, el piloto B
- OPCION A:** puede continuar el rodaje.
OPCION B: no debe cruzar las líneas sin la autorización del ATC.
OPCION C: debe continuar el rodaje hasta que todas las partes de la aeronave hayan cruzado las líneas.
OPCION D:
-

PREG20076156 (7122)	Si un controlador de tráfico aéreo emite información de tráfico por radar en relación al reloj de 12 horas, la referencia que el controlador emplea con respecto a la aeronave es su	B
OPCION A:	curso verdadero.	
OPCION B:	track sobre el terreno.	
OPCION C:	rumbo magnético.	
OPCION D:		

PREG20076157 (7123)	¿Qué código de transponder no debe emplear nunca un piloto de una aeronave civil?	C
OPCION A:	7500.	
OPCION B:	7600.	
OPCION C:	7777.	
OPCION D:		

PREG20076158 (7124)	¿Cuál es el procedimiento recomendado al aterrizar en un aeropuerto controlado si falla la radio de una aeronave?	C
OPCION A:	Seleccionar 7700 en su transponder, volar un patrón de tráfico normal, y aterrizar.	
OPCION B:	Parpadear sus luces de aterrizaje y hacer banqueos en dirección opuesta mientras se encuentra en patrón circular con relación al aeropuerto.	
OPCION C:	Observar el flujo de tráfico, ingresar al patrón, y buscar una señal luminosa proveniente de la torre.	
OPCION D:		

PREG20076159 (7125)	La posición ideal de ingreso al patrón de tráfico aéreo de un aeropuerto es	B
OPCION A:	45° hacia la pierna base exactamente por debajo de la altitud del patrón de tráfico.	
OPCION B:	ingresar a 45° del punto medio de la pierna con el viento a la altitud de patrón de tráfico.	
OPCION C:	cruzar directamente sobre el aeropuerto a la altitud de patrón de tráfico y pegarse a la pierna con el viento.	
OPCION D:		

PREG20076160 (7126)	(Ver Fig. 54) El círculo segmentado indica que el patrón de tráfico del aeropuerto se encuentra a	C
OPCION A:	la mano izquierda para la pista 17 y a la derecha para la pista 35.	
OPCION B:	la mano derecha para la pista 35 y a la derecha para la pista 9.	
OPCION C:	la mano izquierda para la pista 35 y a la derecha para la pista 17.	
OPCION D:		

PREG20076161 (7127)	(Ver Fig. 54) ¿Qué pista y patrón de tráfico se debe emplear de acuerdo a lo indicado por el cono de viento en el círculo segmentado?	C
OPCION A:	Tráfico a la derecha en la pista 17.	

-
- OPCION B:** Tráfico a la izquierda en la pista 27 o 35.
OPCION C: Tráfico a la izquierda en la pista 35 o a la derecha, en la 27.
OPCION D:
-

- PREG20076162 (7128) Se recomienda a los pilotos encender sus luces de aterrizaje al operar por debajo de 10,000 pies, en vuelo diurno o nocturno, y al operar dentro del espacio aéreo de Clase B. **B**
- OPCION A:** dentro del espacio aéreo de Clase B.
OPCION B: a no más de 10 millas de cualquier aeropuerto.
OPCION C: a no más de 5 millas de un aeropuerto controlado.
OPCION D:
-

- PREG20076163 (7132) Si una aeronave posee un transponder, altímetro codificador y DME, el sufijo apropiado que se debe ingresar en un plan de vuelo es **A**
- OPCION A:** A.
OPCION B: R.
OPCION C: U.
OPCION D:
-

- PREG20076164 (7135) ¿Cómo circula el vórtice de turbulencia de estela alrededor de toda punta de ala? **C**
- OPCION A:** Hacia adentro, hacia arriba y alrededor de cada punta.
OPCION B: Hacia adentro, hacia arriba y a la derecha.
OPCION C: Hacia afuera, hacia arriba y alrededor de cada punta.
OPCION D:
-

- PREG20076165 (7136) ¿Qué efecto podría tener un viento cruzado de 5 nudos o menos sobre los vórtices de punta de ala generados por una aeronave grande que acaba de despegar? **B**
- OPCION A:** Un ligero viento cruzado podría disipar en forma rápida la resistencia de ambos vórtices.
OPCION B: El vórtice de viento en contra presenta una tendencia a permanecer mayor tiempo en la pista que el vórtice con el viento.
OPCION C: Ambos vórtices se desplazan con el viento a un régimen mayor en relación a un caso hipotético de superficie con el viento hacia la pista de aterrizaje.
OPCION D:
-

- PREG20076166 (7137) Durante un despegue detrás de una aeronave grande a reacción, el piloto puede minimizar el riesgo de vórtices de punta de ala **C**
- OPCION A:** permaneciendo por debajo de la trayectoria de vuelo del jet hasta ser capaz de virar fuera de su turbulencia.
OPCION B: extendiendo el viraje de despegue y no girando hasta encontrarse bien por debajo del punto de rotación del jet.
OPCION C: elevándose antes de alcanzar la trayectoria de vuelo del jet hasta ser capaz de virar fuera de su turbulencia.
OPCION D:
-

PREG20076169 (7140)	¿Qué separación mínima, debido a los efectos de la turbulencia le otorga el ATC a una aeronave pequeña que aterriza detrás de una aeronave muy grande a reacción?	C
OPCION A:	4 millas.	
OPCION B:	5 millas.	
OPCION C:	6 millas.	
OPCION D:		

PREG20076167 (7138)	¿A qué punto de la pista debe programar el aterrizaje al hacerlo detrás de una aeronave grande a reacción?	A
OPCION A:	Sobrepasando el punto de contacto de la aeronave a reacción.	
OPCION B:	A un mínimo de 1,000 pies sobrepasando el punto de contacto de la aeronave a reacción.	
OPCION C:	Si hubiera algún viento cruzado, aterrizar hacia el lado barlovento de la pista y antes del punto de contacto de la aeronave a reacción.	
OPCION D:		

PREG20076168 (7139)	¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto a los vórtices de punta de ala?	B
OPCION A:	Los rotores de los helicópteros generan solamente turbulencia de deflexión descendente del aire mas no vórtices.	
OPCION B:	Los vórtices generados por los helicópteros en el vuelo hacia adelante son similares a aquellos generados por las aeronaves de ala fija.	
OPCION C:	Los vórtices tienden a permanecer a nivel por cierto período de tiempo antes de picar por debajo de la trayectoria de vuelo de la aeronave.	
OPCION D:		
