

TEMA: 0104 PILOTO PRIVADO - HELICÓPTEROS (ALL)

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20077230	¿Cuál es la categoría de una aeronave en lo que respecta a certificación?	A
OPCION A:	Normal, de utilidad, acrobática.	
OPCION B:	Aeroplano, helicóptero, deslizador.	
OPCION C:	Avión terrestre, avión marino.	
OPCION D:		
PREG20077231	¿Qué velocidad tipo V representa la velocidad de maniobra?	A
OPCION A:	Va.	
OPCION B:	Vlo.	
OPCION C:	Vne.	
OPCION D:		
PREG20077232	¿Qué operación puede ser descrita como mantenimiento preventivo?	A
OPCION A:	Servicio en los rodajes de la rueda del tren de aterrizaje.	
OPCION B:	Alteración de los soportes del asiento principal.	
OPCION C:	Ajustes del motor a fin de lograr que se utilice gas de movimiento automático.	
OPCION D:		
PREG20077233	Si para efectos de vuelo nocturno no se satisface los requerimientos de experiencia reciente y la puesta de sol oficial es 18:30 hrs., la última hora en la que se puede transportar pasajeros es:	C
OPCION A:	18:29 hrs.	
OPCION B:	18:59 hrs.	
OPCION C:	19:29 hrs.	
OPCION D:		
PREG20077234	Si un piloto que cuenta con la licencia correspondiente, cambia su dirección postal permanente y no le comunica a la DGAC su nueva dirección, éste se encuentra capacitado para ejercitar las prerrogativas que otorga el certificado de piloto por un período de sólo:	A
OPCION A:	30 días despues de la fecha del cambio.	
OPCION B:	60 días despues de la fecha del cambio.	
OPCION C:	90 días despues de la fecha del cambio.	
OPCION D:		
PREG20077235	De acuerdo a las regulaciones correspondientes a prerrogativas y limitaciones generales, un piloto privado:	B
OPCION A:	Puede ser remunerado por concepto de los gastos operacionales de un vuelo si realizó un mínimo de tres despegues y tres aterrizajes en un plazo no mayor a 90 días precedentes.	
OPCION B:	Puede compartir los gastos operacionales de un vuelo con los pasajeros.	

OPCION C: No puede ser remunerado en ninguna manera por concepto de los gastos operacionales de un vuelo.

OPCION D:

PREG20077236 Las operaciones VFR normales en el espacio aéreo de Clase D con una torre de control operativa requieren un mínimo de techo y visibilidad de: B

OPCION A: 1,000 pies y 1 milla.

OPCION B: 1,000 pies y 3 millas.

OPCION C: 2,500 pies y 3 millas.

OPCION D:

PREG20077237 La autoridad final con respecto a la operación de una aeronave es: B

OPCION A: La DGAC.

OPCION B: El piloto al mando.

OPCION C: El fabricante de una aeronave.

OPCION D:

PREG20077238 Si una emergencia en vuelo requiere una acción inmediata, el piloto al mando puede: B

OPCION A: Variar los procedimientos prescritos por las RAPs hasta satisfacer los requerimientos correspondientes a la emergencia, pero debe presentar un reporte por escrito a la DGAC en un plazo no mayor a 24 horas.

OPCION B: Variar los procedimientos de las RAPs hasta satisfacer los requerimientos de la emergencia.

OPCION C: No variar los procedimientos de las RAPs si la DGAC no concede aprobación para la mencionada variación.

OPCION D:

PREG20077239 ¿Quién se responsabiliza por determinar si una aeronave se encuentra en condiciones de realizar un vuelo seguro? B

OPCION A: Un mecánico de aviones poseedor de licencia.

OPCION B: El piloto al mando.

OPCION C: El propietario o el operador.

OPCION D:

PREG20077240 ¿Dónde se puede encontrar las limitaciones operacionales de una aeronave? B

OPCION A: En el Certificado de Aeronavegabilidad.

OPCION B: En el Manual de Vuelo vigente aprobado por la DGAC, en el manual de material, así como en las marcas y letreros del mismo aprobados o en cualquier combinación de los mencionados.

OPCION C: En la bitácora del avión y en las libretas de los motores.

OPCION D:

PREG20077241 ¿Bajo qué condiciones se puede arrojar objetos desde una aeronave? B

OPCION A: Sólo en caso de una emergencia.

OPCION B: Si se toma precauciones para evitar daños personales o patrimoniales en la superficie.

OPCION C: Si la DGAC otorga autorización previa.

OPCION D:

PREG20077242 Una persona no puede actuar como tripulante de una aeronave civil si ha consumido bebidas alcohólicas en un plazo no mayor a las: C

OPCION A: 8 horas anteriores.

OPCION B: 12 horas anteriores.

OPCION C: 24 horas anteriores.

OPCION D:

PREG20077243 ¿Bajo qué condiciones (si las hubiera) puede un piloto permitir que una persona afectada, obviamente por la influencia de fármacos sea transportada a bordo de una aeronave? A

OPCION A: En una emergencia o si la persona es un paciente con un médico bajo su propia responsabilidad.

OPCION B: Sólo si la persona no tiene acceso a la cabina de mando o al compartimiento del piloto.

OPCION C: Bajo ninguna condición.

OPCION D:

PREG20077244 Ninguna persona puede pretender actuar en calidad de tripulante técnico de una aeronave civil con: C

OPCION A: 0.008% por peso o más de alcohol en la sangre.

OPCION B: 0.004% por peso o más de alcohol en la sangre.

OPCION C: 0.04% por peso o más de alcohol en la sangre.

OPCION D:

PREG20077245 ¿Qué acción debe llevar a cabo el piloto de manera específica antes de todo vuelo? B

OPCION A: Verificar que en la bitácora se haya realizado anotaciones adecuadas.

OPCION B: Familiarizarse con la totalidad de información disponible relacionada con el vuelo.

OPCION C: Revisar los procedimientos para evitar la turbulencia ocasionada.

OPCION D:

PREG20077246 Además de las otras acciones de pre-vuelo correspondientes a un vuelo VFR lejos de la cercanía de un aeropuerto de partida, las regulaciones prescriben de manera específica que el piloto al mando realice lo siguiente: C

OPCION A: Revisar los procedimientos de señal luminosa del control de tráfico.

OPCION B: Verificar la exactitud del equipo de navegación y del transmisor localizador de emergencia (ELT).

OPCION C: Determinar las longitudes de pista en los aeropuertos que se pretende utilizar, así como los datos de distancia de despegue y aterrizaje de la aeronave.

OPCION D:

PREG20077247	Los tripulantes técnicos deben mantener asegurados sus cinturones de seguridad y arneses para los hombros durante:	A
OPCION A:	Los despegues y aterrizajes.	
OPCION B:	La totalidad de condiciones de vuelo.	
OPCION C:	Vuelo en aire turbulento.	
OPCION D:		

PREG20077248	Ninguna persona puede operar una aeronave en vuelo de formación:	C
OPCION A:	Sobre un área densamente poblada.	
OPCION B:	En el espacio aéreo de Clase D en virtud a VFR especial.	
OPCION C:	A excepción del previo consentimiento y coordinación de los pilotos al mando de cada aeronave.	
OPCION D:		

PREG20077249	¿A excepción de lo necesario para despegue y aterrizaje, cuál es la altitud mínima de seguridad en la cual un piloto puede operar una aeronave en cualquier lugar?	A
OPCION A:	En caso de fallar una unidad, una altitud que permita un aterrizaje de emergencia sin riesgos indebidos, personales o patrimoniales en la superficie.	
OPCION B:	Una altitud de 500 pies por encima de la superficie y no más cerca a 500 pies con relación a cualquier persona, depósitos, vehículos o estructuras.	
OPCION C:	Una altitud de 500 pies por encima del obstáculo más alto dentro de un radio horizontal de 1,000 pies.	
OPCION D:		

PREG20077250	¿A qué altitud debe el piloto regular el altímetro, si antes del vuelo no se dispone de una información del reglaje altimétrico?	B
OPCION A:	La elevación del aeropuerto más cercano corregida de acuerdo al nivel medio del mar.	
OPCION B:	La elevación del área de partida.	
OPCION C:	La altitud de presión corregida para temperaturas no estándares.	
OPCION D:		

PREG20077251	¿En qué altitud se debe fijar el altímetro a 29.92 al ascender a nivel de vuelo crucero?	B
OPCION A:	14,500 pies MSL.	
OPCION B:	18,000 pies MSL.	
OPCION C:	24,000 pies MSL.	
OPCION D:		

PREG20077252	¿Cuándo debe un piloto presentar un reporte detallado sobre una emergencia, la cual originó que éste no siguiera completamente las instrucciones del control de tráfico aéreo (ATC)?	A
OPCION A:	Si la ATC se lo solicita.	
OPCION B:	Inmediatamente.	
OPCION C:	En un plazo no mayor a 7 días.	

OPCION D:

PREG20077253 Una señal luminosa estable de color verde proveniente de la torre de control hacia un aeronave en vuelo indica que el piloto: A

OPCION A: Queda autorizado para aterrizar.

OPCION B: Debe dar paso a otra aeronave y continuar dando vueltas.

OPCION C: Debe retornar para aterrizar.

OPCION D:

PREG20077254 Una señal luminosa que alterna los colores rojo y verde proveniente de la torre de control hacia una aeronave en vuelo constituye una indicación con la finalidad de: B

OPCION A: Mantener la posición.

OPCION B: Tener extremo cuidado.

OPCION C: No aterrizar; el aeropuerto no es seguro.

OPCION D:

PREG20077255 ¿Qué clase de espacio aéreo indica un círculo azul segmentado en una Carta Seccional? C

OPCION A: Clase B.

OPCION B: Clase C.

OPCION C: Clase D.

OPCION D:

PREG20077256 Sólo se clasifica como de Clase D un espacio aéreo localizado en un aeropuerto que posee una torre de control de tiempo compartido cuando: B

OPCION A: Los mínimos climáticos se encuentran por debajo del VFR básico.

OPCION B: La torre de control asociada se encuentra en proceso de operación.

OPCION C: La Estación de Servicio de Vuelo asociada se encuentra en proceso de operación.

OPCION D:

PREG20077257 ¿Cuál es el procedimiento correcto de salida del patrón de tráfico, que se debe utilizar en un aeropuerto no controlado? C

OPCION A: Salir en cualquier dirección, teniendo en cuenta la seguridad después de cruzar los linderos del aeropuerto.

OPCION B: Efectuar la totalidad de virajes hacia la izquierda.

OPCION C: Cumplir cualquier patrón de tráfico, establecido por la DGAC con respecto a cualquier aeropuerto.

OPCION D:

PREG20077258 ¿Antes de ingresar a qué clase de espacio aéreo se debe establecer las radio comunicaciones de dos vías utilizando la instalación de Control de Tráfico Aéreo con jurisdicción sobre el área? A

OPCION A: Clase C.

OPCION B: Clase E.

OPCION C: Clase G.

OPCION D:

PREG20077259 ¿Qué certificación mínima de piloto se requiere para operar dentro del espacio aéreo de Clase B? B

OPCION A: Certificado de Piloto Recreacional.

OPCION B: Certificado de Piloto Privado o Certificado de Piloto Estudiante con anotaciones apropiadas en la bitácora.

OPCION C: Certificado de Piloto Privado con una especialidad en instrumentos.

OPCION D:

PREG20077260 ¿Qué equipo mínimo de radio se requiere para efectos de operaciones VFR dentro del espacio aéreo de Clase B? B

OPCION A: Equipo de radio comunicaciones de dos vías y un transpondedor de código 4096.

OPCION B: Equipo de radio comunicaciones de dos vías, un transpondedor de código 4096 y un altímetro encodificador.

OPCION C: Equipo de radio comunicaciones de dos vías, un transpondedor de código 4096, un altímetro encodificador y un receptor VOR o TACAN.

OPCION D:

PREG20077261 ¿Qué visibilidad mínima de vuelo se requiere para operaciones de vuelo VFR en una pista de aterrizaje por debajo de 10,000 pies MSL? B

OPCION A: 1 milla.

OPCION B: 3 millas.

OPCION C: 4 millas.

OPCION D:

PREG20077262 ¿Qué documentos o récords debe encontrarse a bordo de la aeronave durante el vuelo, además de un Certificado de Aeronavegabilidad válido? C

OPCION A: Libretas de motor y bitácoras de avión, así como manual del propietario.

OPCION B: Permiso de radio operador, así como formatos de reparación y alteración.

OPCION C: Limitaciones operacionales y Certificado de Matrícula.

OPCION D:

PREG20077263 Cuando se opera una aeronave, a altitudes de presión de cabina superiores a un rango de 12,500 pies MSL hasta 14,000 pies MSL inclusive, se debe utilizar oxígeno suplementario: C

OPCION A: Todo el tiempo de vuelo en dichas altitudes.

OPCION B: Si el tiempo de vuelo será superior a 10 minutos en las altitudes mencionadas.

OPCION C: Si el tiempo de vuelo será superior a 30 minutos en las altitudes mencionadas.

OPCION D:

PREG20077264 ¿En qué tipo de espacio aéreo se requiere un transpondedor de código 4096 capaz de ser operado con un altímetro encodificador? A

-
- OPCION A:** Clase A, Clase B (y en un rango no mayor a 30 millas del aeropuerto primario de Clase B) y Clase C.
- OPCION B:** Clase D y Clase E (por debajo de 10,000 pies MSL).
- OPCION C:** Clase D y Clase G (por debajo de 10,000 pies MSL).
- OPCION D:**
-

PREG20077265 La responsabilidad de garantizar que una aeronave recibe mantenimiento de condición aeronavegable reside de manera primordial en: B

- OPCION A:** El piloto al mando.
- OPCION B:** El propietario u operador.
- OPCION C:** El mecánico que realiza el trabajo.
- OPCION D:**
-

PREG20077266 Si una alteración o reparación afecta de manera sustancial la operación en vuelo de una aeronave, ésta debe ser objeto de un vuelo de prueba por parte de un piloto apropiadamente certificado, asimismo, ésta debe contar con una aprobación para retornar al servicio antes de ser operada B

- OPCION A:** Por un piloto privado.
- OPCION B:** Con pasajeros a bordo.
- OPCION C:** Para efectos de compensación o contrato.
- OPCION D:**
-

PREG20077267 Para determinar la fecha de vencimiento de la última inspección anual de la aeronave, una persona debe buscar como referencia C

- OPCION A:** El Certificado de Aeronavegabilidad.
- OPCION B:** El Certificado de Matrícula.
- OPCION C:** Los récords de mantenimiento del avión.
- OPCION D:**
-

PREG20077268 ¿Por cuánto tiempo permanece válido el Certificado de Aeronavegabilidad de una aeronave? C

- OPCION A:** Mientras la aeronave posea un Certificado de Matrícula vigente.
- OPCION B:** Indefinidamente si la aeronave no sufre daños mayores.
- OPCION C:** Mientras se realice el mantenimiento y operación de la aeronave de acuerdo a lo prescrito por la DGAC
- OPCION D:**
-

PREG20077269 Ninguna persona puede utilizar un Transponder ATC si éste no ha sido objeto de prueba e inspección, en un plazo mínimo de: C

- OPCION A:** 6 meses calendarios anteriores.
- OPCION B:** 12 meses calendarios anteriores.
- OPCION C:** 24 meses calendarios.
- OPCION D:**
-

PREG20077270	¿Qué récords o documentos debe conservar el propietario de una aeronave o el operador de la misma a fin de demostrar el cumplimiento de una Directiva de Aeronavegabilidad?	A
OPCION A:	Récords de mantenimiento de la aeronave.	
OPCION B:	Certificado de Aeronavegabilidad y Manual de Operaciones del piloto.	
OPCION C:	Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula.	
OPCION D:		

PREG20077271	¿Qué incidente requiere una notificación inmediata a la Oficina más cercana de la DGAC?	B
OPCION A:	Una falla en vuelo del generador o del alternador.	
OPCION B:	Deterioro en el tren de aterrizaje debido a un aterrizaje de emergencia.	
OPCION C:	Mal funcionamiento del sistema de control de vuelo o falla del mismo.	
OPCION D:		

PREG20077272	Las cuatro fuerzas que actúan sobre una aeronave son	A
OPCION A:	sustentación, peso, empuje y resistencia.	
OPCION B:	sustentación, peso, gravedad, y empuje.	
OPCION C:	sustentación, gravedad, potencia, y fricción.	
OPCION D:		

PREG20077273	El ángulo agudo A es aquél de	B
OPCION A:	incidencia.	
OPCION B:	ataque.	
OPCION C:	diesdro.	
OPCION D:		

PREG20077274	Se define el término "ángulo de ataque" como aquél:	A
OPCION A:	Entre la línea de cuerda del ala y el viento relativo.	
OPCION B:	Entre el ángulo de descenso de la aeronave y el horizonte.	
OPCION C:	Formado por el eje longitudinal de la aeronave y la línea de cuerda del ala.	
OPCION D:		

PREG20077275	¿Qué instrumento quedaría inoperativo si se obstruye el tubo pitot?	C
OPCION A:	El altímetro.	
OPCION B:	La velocidad vertical.	
OPCION C:	La velocidad aerea indicada.	
OPCION D:		

PREG20077276	¿Qué instrumento(s) quedaría(n) inoperativo(s) si se obstruye las ventilaciones estáticas?	C
OPCION A:	Sólo la velocidad aerea indicada.	
OPCION B:	Sólo el altímetro.	
OPCION C:	La velocidad aerea indicada, el altímetro y la velocidad vertical.	

OPCION D:

PREG20077277 La regulación del altímetro, es el valor con respecto al cual se debe fijar la escala de presión barométrica de modo que el altímetro indique: C

OPCION A: La altitud calibrada del campo.

OPCION B: La altitud absoluta del campo.

OPCION C: La altitud verdadera campo.

OPCION D:

PREG20077279 ¿Qué es altitud verdadera? A

OPCION A: La distancia vertical de la aeronave por encima del nivel del mar.

OPCION B: La distancia vertical de la aeronave por encima de la superficie.

OPCION C: La altura por encima del plano de referencia estandar.

OPCION D:

PREG20077280 ¿Qué es altitud absoluta? B

OPCION A: La lectura de altitud, tomada directamente del altímetro.

OPCION B: La distancia vertical de la aeronave por encima de la superficie.

OPCION C: La altura por encima del plano de referencia estandar.

OPCION D:

PREG20077281 ¿Qué es altitud de densidad? B

OPCION A: La altura por encima del plano de referencia estandar.

OPCION B: La altitud de presión corregida para temperaturas no estándares.

OPCION C: La lectura de altitud tomada directamente del altímetro.

OPCION D:

PREG20077282 ¿Qué es altitud de presión? B

OPCION A: La altitud indicada, corregida para efectos de error de posición e instalación.

OPCION B: La altitud indicada, cuando se fija en 29.92 en la escala de presión barométrica.

OPCION C: La altitud indicada, corregida para temperatura y presión no estándares.

OPCION D:

PREG20077278 ¿Cómo afectan al altímetro las variaciones en la temperatura? A

OPCION A: Los niveles de presión se incrementan en días cálidos y la altitud indicada es menor que la altitud verdadera.

OPCION B: Las temperaturas mayores incrementan los niveles de presión y la altitud indicada es mayor que la altitud verdadera.

OPCION C: Las temperaturas menores reducen los niveles de presión y la altitud indicada es menor que la altitud verdadera.

OPCION D:

PREG20077283	¿Qué cambio se suscitaría si fuera necesario cambiar el altímetro de 29.15 a 29.85?	C
OPCION A:	Un incremento de 70 pies en la altitud indicada.	
OPCION B:	Un incremento de 70 pies en la altitud de densidad.	
OPCION C:	Un incremento de 700 pies en la altitud indicada.	
OPCION D:		

PREG20077284	¿Qué representa la línea roja en el indicador de velocidad aérea indicada?	C
OPCION A:	Velocidad de maniobra.	
OPCION B:	Velocidad de aire turbulento.	
OPCION C:	Velocidad no exceder.	
OPCION D:		

PREG20077285	Si la temperatura de aire externo (OAT) a una altitud determinada es mayor a la estándar, la altitud densidad es:	C
OPCION A:	Equivalente a la altitud de presión.	
OPCION B:	Menor a la altitud de presión.	
OPCION C:	Mayor a la altitud de presión.	
OPCION D:		

PREG20077286	Todo proceso físico climático se encuentra acompañado por, o es el resultado de	C
OPCION A:	desplazamiento de aire.	
OPCION B:	diferencial de presión.	
OPCION C:	intercambio térmico.	
OPCION D:		

PREG20077287	¿Cuál es la causa de las variaciones en la regulación del altímetro entre puntos distintos de reporte climático?	A
OPCION A:	Calefacción desigual en la superficie terrestre.	
OPCION B:	Variación en la elevación del terreno.	
OPCION C:	Fuerza de coriolis.	
OPCION D:		

PREG20077288	¿Bajo qué condición es la altitud presión, equivalente a la altitud verdadera?	B
OPCION A:	Cuando la presión atmosférica es 29.92" de Hg.	
OPCION B:	Cuando existen condiciones atmosféricas estándares.	
OPCION C:	Cuando la altitud indicada es equivalente a la altitud de presión.	
OPCION D:		

PREG20077289	¿Bajo qué condición poseen el mismo valor la altitud de presión y la altitud de densidad?	C
OPCION A:	A nivel del mar, si la temperatura es 0°F.	
OPCION B:	Si el altímetro no posee error de instalación.	

OPCION C: A temperatura estándar.

OPCION D:

PREG20077290 Si se realiza un vuelo desde un área de alta presión hacia una de baja presión sin haber registrado la fijación del altímetro, éste indicará: C

OPCION A: Menos que la altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION B: Más que la altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION C: La altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION D:

PREG20077291 Si se efectúa un vuelo desde un área de alta presión hacia una de baja presión sin regular la fijación del altímetro, éste indicará: B

OPCION A: Menos que la altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION B: Más que la altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION C: La altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION D:

PREG20077292 ¿Bajo qué condiciones será la altitud verdadera menor que la altitud indicada? A

OPCION A: En temperaturas de aire más frías que la estándar.

OPCION B: En temperaturas de aire más cálidas que la estándar.

OPCION C: Cuando la altitud de densidad es mayor que la altitud indicada.

OPCION D:

PREG20077293 ¿Qué condición podría ocasionar que el altímetro indique una altitud inferior a la verdadera? C

OPCION A: Temperatura de aire inferior a la estándar.

OPCION B: Presión atmosférica inferior a la estándar.

OPCION C: Temperatura de aire mayor a la estándar.

OPCION D:

PREG20077294 ¿Cuáles son los procesos mediante los cuales la humedad se añade al aire no saturado? A

OPCION A: Evaporamiento y sublimación.

OPCION B: Calefacción y condensación.

OPCION C: Supersaturación y evaporación.

OPCION D:

PREG20077295 ¿Qué medición se puede utilizar para determinar la estabilidad de la atmósfera? B

OPCION A: Presión atmosférica.

OPCION B: Gradiente térmica vertical efectiva (Actual lapse rate).

OPCION C: Temperatura superficial.

OPCION D:

PREG20077296	¿Qué podría reducir la estabilidad de una masa de aire?	A
OPCION A:	Calentamiento de abajo.	
OPCION B:	Congelamiento proveniente de la parte inferior.	
OPCION C:	Reducción en el vapor de agua.	
OPCION D:		

PREG20077297	Las nubes se encuentran divididas en cuatro familias de acuerdo a su:	B
OPCION A:	Forma externa.	
OPCION B:	Rango de altitud.	
OPCION C:	Composición.	
OPCION D:		

PREG20077298	Una de las discontinuidades más fácilmente reconocidas a través de un frente es:	A
OPCION A:	Una variación en la temperatura.	
OPCION B:	Un incremento en la cobertura de nubes.	
OPCION C:	Un incremento en la humedad relativa.	
OPCION D:		

PREG20077299	Un fenómeno climático que siempre se suscita al volar a través de un frente consiste en una variación en	A
OPCION A:	la dirección del viento.	
OPCION B:	el tipo de precipitación.	
OPCION C:	la estabilidad de la masa de aire.	
OPCION D:		

PREG20077300	¿Dónde se suscita la turbulencia?	C
OPCION A:	Sólo en altitudes mayores.	
OPCION B:	Sólo en altitudes menores.	
OPCION C:	En todas las altitudes, en todas las direcciones.	
OPCION D:		

PREG20077301	Las tormentas alcanzan su mayor intensidad durante	A
OPCION A:	la etapa de maduración.	
OPCION B:	la etapa de caída vertical.	
OPCION C:	la etapa de cúmulo.	
OPCION D:		

PREG20077302	Al comunicarse con una estación de reportes climáticos a fin de obtener información climática de pre-vuelo, los pilotos deben indicar:	A
OPCION A:	La identificación de la aeronave o el nombre del piloto.	
OPCION B:	La verdadera velocidad del aire.	
OPCION C:	El combustible a bordo.	

OPCION D:

PREG20077303 ¿De qué fuente primaria se debe obtener información sobre el clima esperado a la hora estimada de llegada si su destino carece de Predicción Terminal? C

OPCION A: Carta de Pronóstico de Bajo Nivel.

OPCION B: Carta de Indicación Climática.

OPCION C: Predicción de area.

OPCION D:

PREG20077304 Los reportes climáticos del radar son de especial interés para los pilotos pues éstos indican: B

OPCION A: Areas grandes de techos bajos y neblina.

OPCION B: Ubicación de precipitación junto con el tipo, la intensidad y la tendencia.

OPCION C: Ubicación de nubes interrumpidas a predecibles.

OPCION D:

PREG20077305 El receptor VOR muestra su indicación. ¿Qué radial cruza la aeronave? A

OPCION A: 030°.

OPCION B: 210°.

OPCION C: 300°.

OPCION D:

PREG20077306 Determinar el rumbo magnético HACIA (TO) la estación. C

OPCION A: 030°.

OPCION B: 180°.

OPCION C: 210°.

OPCION D:

PREG20077307 ¿Qué indicación ADF representa la ruta de la aeronave HACIA (TO) la estación con un viento cruzado hacia la derecha? C

OPCION A: 1.

OPCION B: 2.

OPCION C: 4.

OPCION D:

PREG20077308 ¿Qué rumbo entrando cruza la aeronave? A

OPCION A: 030°.

OPCION B: 150°.

OPCION C: 180°.

OPCION D:

PREG20077309 El rumbo con relación HACIA (TO) la estación es: A

OPCION A: 090°.

OPCION B: 180°.
OPCION C: 270°.
OPCION D:

PREG20077310 El rumbo con relación HACIA (TO) la estación es: **B**
OPCION A: 090°.
OPCION B: 180°.
OPCION C: 270°.
OPCION D:

PREG20077311 Si la marcación magnética HACIA (TO) la estación es 240°, el rumbo magnético es **C**
OPCION A: 045°.
OPCION B: 105°.
OPCION C: 195°.
OPCION D:

PREG20077312 Si la aguja del indicador de desviación de curso (CDI) se encuentra al centro durante un chequeo de omnireceptor que utiliza una señal de prueba VOR, el CURSET y el indicador de TO/FROM deben señalar: **C**
OPCION A: 180° FROM, sólo si el piloto está fuera del norte del VOR.
OPCION B: 0° TO 180° FROM no obstante la posición del piloto respecto al VOR.
OPCION C: 0° FROM o 180° TO no obstante la posición del piloto respecto al VOR.
OPCION D:

PREG20077313 ¿Cuál es la primera acción que debe realizar un piloto antes de todo vuelo, con respecto al pre-vuelo en una aeronave? **B**
OPCION A: Drenar combustible, de todo drenaje rápido.
OPCION B: Efectuar una inspección alrededor de la aeronave.
OPCION C: Chequear los documentos que deben ir a bordo de la aeronave.
OPCION D:

PREG20077314 ¿Por qué se recomienda el uso de una lista de chequeo por escrito para efectos de inspección de pre-vuelo y arranque de motor? **A**
OPCION A: Para garantizar que se ha verificado la totalidad de ítems necesarios en una secuencia lógica.
OPCION B: Para memorizar los procedimientos en una secuencia ordenada.
OPCION C: Para guardar confidencia con respecto a los pasajeros.
OPCION D:

PREG20077315 ¿De qué chequeo especial debe ser objeto una aeronave durante el pre-vuelo si ésta ha permanecido en el hangar por un gran período de tiempo? **C**
OPCION A: Baterías y operación de ELT.
OPCION B: Condensación en los tanques de combustible.
OPCION C: Daños u obstrucciones ocasionados por animales, pájaros o insectos.

OPCION D:

PREG20077316 Determinar la distancia aproximada de roll sobre el terreno en el aterrizaje. B

Altitud de presión 1,250 pies
Viento a favor 8 nudos
Temperatura Estándar

OPCION A: 275 pies.

OPCION B: 366 pies.

OPCION C: 470 pies.

OPCION D:

PREG20077317 Antes de iniciar toda maniobra, los pilotos deben: B

OPCION A: Verificar la altitud, la velocidad aérea indicada y las indicaciones de rumbo.

OPCION B: Observar que toda el área esté libre para evitar la colisión.

OPCION C: Anunciar sus intenciones al ATC más cercano.

OPCION D:

PREG20077318 Para utilizar las instalaciones tipo VHF/DF a fin de obtener ayuda en la A
localización de la posición de una aeronave, ésta debe contar con un:

OPCION A: Transmisor y receptor VHF.

OPCION B: Un transponder de código 4096.

OPCION C: Un receptor VOR y un DME.

OPCION D:

PREG20077319 El límite vertical del espacio aéreo de Clase C por encima del aeropuerto C
primario es por lo general:

OPCION A: 1,200 pies AGL.

OPCION B: 3,000 pies AGL.

OPCION C: 4,000 pies AGL.

OPCION D:

PREG20077320 EL radio normal del área exterior del espacio aéreo de Clase C es: C

OPCION A: 5 millas náuticas.

OPCION B: 15 millas náuticas.

OPCION C: 20 millas náuticas.

OPCION D:

PREG20077321 La totalidad de operaciones dentro del espacio aéreo de Clase C deben ser C
realizadas:

OPCION A: De acuerdo a las normas de vuelo instrumental.

OPCION B: A fin de dar cumplimiento a las autorizaciones e instrucciones provenientes del Control de Tráfico Aéreo (ATC).

OPCION C: En una aeronave equipada con un transpondedor de código 4096 con una capacidad codificadora de Modo C.

OPCION D:

PREG20077322 ¿Bajo qué condiciones (si las hubiera) puede un piloto volar a través de un área restringida? B

OPCION A: Al volar en aerovías con una autorización del Control de Tráfico Aéreo.

OPCION B: Con autorización del ente controlador.

OPCION C: Las regulaciones no permiten dicha situación.

OPCION D:

PREG20077323 Con respecto al evitamiento de colisión en un área de alerta, la responsabilidad recae en: B

OPCION A: El ente controlador.

OPCION B: Todos los pilotos.

OPCION C: El Control de Tráfico Aéreo.

OPCION D:

PREG20077324 Las dimensiones laterales del espacio aéreo de Clase D se basan en: C

OPCION A: La cantidad de aeropuertos que se encuentran dentro de los límites del espacio aéreo de Clase D.

OPCION B: 5 millas estatutarias desde el centro geográfico del aeropuerto primario.

OPCION C: Los procedimientos instrumentales para los cuales se establece el espacio aéreo controlado.

OPCION D:

PREG20077325 El Servicio de Etapa III en el programa de radar terminal produce: C

OPCION A: Separación IFR (1,000 pies en vertical y 3 millas en lateral) entre la totalidad de aeronaves.

OPCION B: Advertencia a los pilotos sobre si sus aeronaves se encuentran en proximidad insegura a terreno, obstrucciones u otras aeronaves.

OPCION C: Capacidad de secuencia y separación para aeronaves VFR participantes.

OPCION D:

PREG20077326 ¿Qué acción inicial debe llevar a cabo un piloto antes de ingresar a un espacio aéreo de Clase C? A

OPCION A: Tener contacto con el control de aproximación en la frecuencia apropiada.

OPCION B: Tener contacto con la torre y solicitar permiso para ingresar.

OPCION C: Tener contacto con FSS a fin de obtener informes sobre tráfico.

OPCION D:

PREG20077327 ¿Qué tipo de código de transpondedor se debe seleccionar al operar en VFR por debajo de 18,000 pies MSL si no se autoriza otros procedimientos? A

OPCION A: 1200.

OPCION B: 7600.

OPCION C: 7700.

OPCION D:

PREG20077328	Si el Control de Tráfico Aéreo informa que el servicio de radar ha cerrado cuando el piloto parte de un espacio aéreo de Clase C, se debe fijar el transpondedor en el código:	B
OPCION A:	0000.	
OPCION B:	1200.	
OPCION C:	4096.	
OPCION D:		

PREG20077329	Por debajo de FL 180, se debe obtener avisos climáticos en ruta provenientes de un FSS en:	A
OPCION A:	122.0 MHz.	
OPCION B:	122.1 MHz.	
OPCION C:	123.6 MHz.	
OPCION D:		

PREG20077330	Grandes acumulaciones de monóxido de carbono en el cuerpo humano ocasionan:	B
OPCION A:	Rigidez en la frente.	
OPCION B:	Pérdida de la potencia muscular.	
OPCION C:	Una sensación sobredimensionada de bienestar.	
OPCION D:		

PREG20077331	Una autorización proveniente de la ATC otorga:	C
OPCION A:	Prioridad sobre la totalidad de otro tráfico.	
OPCION B:	Separación adecuada de la totalidad del tráfico.	
OPCION C:	Autorización para proceder bajo condiciones de tráfico específicas, en el espacio aéreo controlado.	
OPCION D:		

PREG20077332	La hiperventilación se produce mayormente debido a:	A
OPCION A:	Tensión emocional, angustia o miedo.	
OPCION B:	Consumo excesivo de alcohol.	
OPCION C:	Un régimen extremadamente bajo de respiración y oxígeno insuficiente.	
OPCION D:		

PREG20077333	Un piloto debe ser capaz de superar los síntomas de hiperventilación o evitar futuros casos de esto:	B
OPCION A:	Monitoreando exhaustivamente los instrumentos de vuelo, para controlar la aeronave.	
OPCION B:	Reduciendo el régimen de respiración, respirando dentro de una bolsa o hablando en voz alta.	
OPCION C:	Incrementando el régimen de respiración, para incrementar la ventilación de los pulmones.	
OPCION D:		

PREG20077334 La posibilidad de envenenamiento por monóxido de carbono se incrementa en tanto: A

OPCION A: Se incrementa la altitud.

OPCION B: Se reduce la altitud.

OPCION C: Se incrementa la presión del aire.

OPCION D:

PREG20077335 ¿Cómo se debe preparar un piloto para adaptarse al vuelo nocturno? C

OPCION A: Portar lentes de sol tras la puesta de éste hasta encontrarse listo para el vuelo.

OPCION B: Evitar las luces rojas por lo menos 30 minutos antes del vuelo.

OPCION C: Evitar las luces blancas incandescentes por lo menos 30 minutos antes del vuelo.

OPCION D:

PREG20077336 Los pilotos se encuentran sujetos con mayor frecuencia a desorientación espacial si: B

OPCION A: Ignoran las sensaciones musculares y las del oído interior.

OPCION B: Se utiliza las sensaciones corporales para interpretar la posición de vuelo.

OPCION C: A menudo, se mueve los ojos en el proceso de comparar los instrumentos de vuelo.

OPCION D:

PREG20077337 Si en vuelo un piloto experimenta desorientación espacial en una condición de visibilidad restringida, la mejor manera de superar el efecto consiste en: A

OPCION A: Confiar en las indicaciones de los instrumentos.

OPCION B: Concentrarse en las percepciones de ladeo, cabeceo y planeo.

OPCION C: Reducir de manera consciente el régimen de respiración hasta que los síntomas mejoren y retorne el régimen normal de respiración.

OPCION D:
