

TEMA: 0711 PIC Comercial-Cáp.4-Regulaciones

COD_PREG: PREGUNTA: **RPTA:**
PREG20099848 ¿Qué tiempo de vuelo tiene que ser documentado y registrado por un piloto que ejerce los privilegios de una licencia comercial? A
OPCION A: El tiempo de vuelo que demuestre entrenamiento y experiencia aeronáuticas a fin de satisfacer los requerimientos de una licencia, habilitación o revisión de vuelo.
OPCION B: Todo el tiempo de vuelo operado por compensación o contrato.
OPCION C: Sólo el tiempo de vuelo por compensación o contrato con pasajeros a bordo, lo cual es necesario para satisfacer los requerimientos correspondientes a experiencia de vuelo reciente.
OPCION D:

PREG20099849 Si un piloto no reúne los requerimientos correspondientes a experiencia reciente para vuelo nocturno y la puesta de sol oficial es 1900 CST, la última hora en la que se puede transportar pasajeros es A
OPCION A: 1959 CST.
OPCION B: 1900 CST.
OPCION C: 1800 CST.
OPCION D:

PREG20099850 Antes de transportar pasajeros por la noche, el piloto al mando debe haber realizado los despegues y aterrizajes requeridos en C
OPCION A: cualquier categoría de aeronave.
OPCION B: la misma categoría y clase de aeronave que se va a utilizar.
OPCION C: la misma categoría, clase y tipo de aeronave (en caso se requiera una habilitación tipo) que es requerida.
OPCION D:

PREG20099851 Los pilotos que cambian su domicilio postal permanente y no cumplen con informar dicha situación al Departamento de Licencias de la DGAC, están autorizados a ejercer los derechos inherentes a su licencia por un período de A
OPCION A: 30 días.
OPCION B: 60 días.
OPCION C: 90 días.
OPCION D:

PREG20099852 Para actuar como piloto al mando de un avión que remolca un planeador, el piloto que remolca está obligado a tener A
OPCION A: un endose en su libreta de vuelo de un instructor de planeador autorizado quien certifica el recibo del entrenamiento de tierra y vuelo en planeadores; asimismo, debe ser proficiente en las técnicas y procedimientos correspondientes al remolque seguro de planeadores.
OPCION B: como mínimo una licencia de piloto privado con una habilitación de categoría para aeronaves propulsadas; asimismo, haber efectuado y registrado por lo menos tres vuelos como piloto u observador en un planeador remolcado por un avión.

OPCION C: un registro en su libreta de vuelo que indique haber efectuado por lo menos tres vuelos como el único manipulador de los controles de un planeador que sea remolcado por un avión.

OPCION D:

PREG20099853 Para actuar como piloto al mando de un avión que remolca un planeador, un piloto debe haber realizado, en un plazo no mayor a los 12 meses anteriores, por lo menos B

OPCION A: tres remolques reales de planeador bajo la supervisión de un piloto remolcador calificado.

OPCION B: tres remolques reales o simulados de planeador en compañía de un piloto remolcador calificado.

OPCION C: diez vuelos como piloto al mando de una aeronave mientras remolca un planeador.

OPCION D:

PREG20099854 ¿Qué limitación recae sobre un piloto comercial con licencia recién expedida de avión si dicha persona no es titular de una habilitación de instrumentos? El transporte de pasajeros C

OPCION A: por contrato en vuelos de travesía está limitado a 50 MN para vuelos nocturnos, pero no está limitado para vuelos diurnos.

OPCION B: o propiedades por contrato en vuelos de travesía nocturnos está limitado a un radio de 50 MN.

OPCION C: por contrato en vuelos de travesía mayores a 50 MN o por contrato durante la noche está prohibido.

OPCION D:

PREG20099855 ¿Qué acción se tiene que tomar cuando un piloto al mando se desvía de cualquier norma de la RAP Parte 91? C

OPCION A: Al aterrizar, reportar la desviación a la Dirección de Seguridad Aérea de la DGAC

OPCION B: Avisar al ATC de las intenciones del piloto al mando.

OPCION C: A solicitud de la DGAC, enviar un reporte por escrito de dicha desviación a la DGAC

OPCION D:

PREG20099856 ¿Quién es el responsable por determinar si una aeronave se encuentra en condiciones para efectuar un vuelo seguro? B

OPCION A: Un mecánico de aeronaves titular de una licencia.

OPCION B: El piloto al mando.

OPCION C: El propietario o el operador.

OPCION D:

PREG20099857 ¿Qué documentación debe estar en la aeronave al operar una aeronave civil con matrícula de la República del Perú? B

OPCION A: Un Manual de Operaciones del fabricante.

OPCION B: Un Certificado de Aeronavegabilidad expedido por la DGAC y Manual de Vuelo vigente y aprobado

OPCION C: Un Manual del Propietario.
OPCION D:

PREG20099858 Un piloto al mando (PIC) de una aeronave civil no debe permitir que cualquier objeto sea arrojado en vuelo desde la aeronave A

OPCION A: si origina peligros para las personas y propiedades.
OPCION B: a menos que el PIC esté autorizado a arrojar cualquier objeto sobre propiedad privada.
OPCION C: a menos que se haya tomado medidas razonables para impedir daños en la propiedad.
OPCION D:

PREG20099859 Para todas las aeronaves civiles, el uso de cinturones de seguridad requerido durante el movimiento en superficie, despegues y aterrizajes es: B

OPCION A: Una práctica operacional segura pero no estipulada por las regulaciones.
OPCION B: Obligatorio para toda persona abordo, mayor de dos años.
OPCION C: Sólo para operaciones comerciales.
OPCION D:

PREG20099860 ¿Qué necesita un piloto para operar una aeronave que remolca un aviso publicitario? B

OPCION A: Aprobación del Control de Tráfico Aéreo para operar en el espacio aéreo de Clase E.
OPCION B: Una licencia de piloto y un permiso de operación expedidos por la DGAC
OPCION C: Una conexión de seguridad en cada extremo de la línea de remolque que posee una resistencia no menor a 80% del peso bruto de la aeronave.
OPCION D:

PREG20099861 Si las condiciones meteorológicas son de tal magnitud que se requiere designar un aeropuerto alternativo en su plan de vuelo IFR, debe proveer llevar suficiente combustible para llegar al primer aeropuerto donde se pretende aterrizar, volar desde dicho aeropuerto al alternativo y luego volar por B

OPCION A: 30 minutos a una baja velocidad de crucero.
OPCION B: 45 minutos a velocidad normal de crucero.
OPCION C: 1 hora a velocidad normal de crucero.
OPCION D:

PREG20099862 Es obligatorio un transponder con equipo de reporte de altitud para A

OPCION A: las áreas de espacio aéreo de Clase A, Clase B y Clase C.
OPCION B: todo el espacio aéreo de la República del Perú, encima de 10,000pies MSL y debajo de 2, 500 pies sobre la superficie
OPCION C: A y B.
OPCION D:

PREG20099863	De acuerdo a la RAP Parte 91, la tripulación técnica mínima obligatoria debe utilizar oxígeno suplementario si va a permanecer por un tiempo mayor de 30 minutos a altitudes de presión de cabina de	C
OPCION A:	10,500 pies MSL hasta 12,500 pies MSL inclusive.	
OPCION B:	12,000 pies MSL hasta 18,000 pies MSL inclusive.	
OPCION C:	12,500 pies MSL hasta 14,000 pies MSL inclusive.	
OPCION D:		

PREG20099864	¿Cuáles son los requerimientos correspondientes a oxígeno al operar por encima de 15,000 pies MSL?	C
OPCION A:	La tripulación técnica debe contar con oxígeno.	
OPCION B:	No se requiere oxígeno a cualquier altitud en un globo libre.	
OPCION C:	La tripulación técnica debe usar oxígeno y a los pasajeros se les debe suministrar el mismo.	
OPCION D:		

PREG20099865	¿Cuál es el equipo requerido para las aeronaves propulsadas, durante vuelos nocturnos VFR?	A
OPCION A:	Sistema luminoso de anticollisión.	
OPCION B:	Indicador giroscópico de dirección.	
OPCION C:	Indicador giroscópico de banqueo y cabreo.	
OPCION D:		

PREG20099837	Las regulaciones que se refieren a operadores comerciales están relacionadas con aquella persona que:	C
OPCION A:	Es el propietario de una pequeña aerolínea regular.	
OPCION B:	Por compensación o contrato, se compromete en el transporte aéreo comercial de personas o propiedades en calidad de transportador aéreo.	
OPCION C:	Por compensación o contrato, se compromete en el transporte aéreo comercial de personas o propiedades pero no en calidad de transportador aéreo.	
OPCION D:		

PREG20099838	Las regulaciones que se refieren a operar se relacionan con aquella persona que	C
OPCION A:	actúa como piloto al mando de la aeronave.	
OPCION B:	es el único manipulador de los controles de la aeronave.	
OPCION C:	hace que la aeronave sea utilizada o autoriza su uso.	
OPCION D:		

PREG20099839	Las regulaciones que se refieren al control operacional de un vuelo están relacionadas con	C
OPCION A:	los deberes específicos de cualquier tripulante requerido.	
OPCION B:	actuar como el único manipulador de los controles de la aeronave.	
OPCION C:	ejercer la autoridad con respecto al inicio, ejecución y finalización de un vuelo.	
OPCION D:		

PREG20099840	Los pilotos comerciales están obligados a llevar consigo una licencia de piloto válida y apropiada cuando	C
OPCION A:	pilotean por contrato solamente.	
OPCION B:	transportan pasajeros solamente.	
OPCION C:	siempre que actúan como pilotos.	
OPCION D:		

PREG20099841	¿Cuál de las siguientes denominaciones son consideradas como habilitaciones de clase de aeronave?	C
OPCION A:	Transporte, normal, utilitario, acrobático.	
OPCION B:	Avión, aeronave a rotor, planeador, más liviano que el aire.	
OPCION C:	Monomotor terrestre, multimotor terrestre, hidroavión monomotor e hidroavión multimotor.	
OPCION D:		

PREG20099842	¿Tiene fecha de expiración específica una licencia de Piloto Comercial?	A
OPCION A:	No, se emite sin fecha de expiración.	
OPCION B:	Sí, expira al final de 24 meses después de la fecha de emisión.	
OPCION C:	No, pero sus privilegios comerciales expiran si una revisión de vuelo no es satisfactoria cada 12 meses.	
OPCION D:		

PREG20099843	¿A cuáles de los siguientes privilegios tiene derecho un Piloto Comercial en virtud a un Certificado Médico de Clase I (piloto hasta 40 años de edad) expedido el día 10 de abril del presente año?	A
OPCION A:	Privilegios de Piloto Comercial hasta el 30 de abril del próximo año.	
OPCION B:	Privilegios de Piloto Comercial hasta el 10 de abril, 2 años más tarde.	
OPCION C:	Privilegios de Piloto Privado hasta el 31 de marzo del próximo año pero no posterior a dicha fecha.	
OPCION D:		

PREG20099844	¿Cuándo se le exige al piloto al mando ser titular de una habilitación de categoría y clase que sea apropiada para la aeronave que va a volar?	C
OPCION A:	En todos los vuelos de piloto solo.	
OPCION B:	En vuelos de examen práctico tomados por la DGAC.	
OPCION C:	En vuelos en los que transporta otra persona	
OPCION D:		

PREG20099845	A menos que sea autorizado en otra forma, el piloto al mando está obligado a ser titular de una habilitación tipo cuando opere cualquier	B
OPCION A:	aeronave certificada para más de un piloto.	
OPCION B:	aeronave con más de 5,700 kg. de peso máximo de despegue.	
OPCION C:	aeronaves multimotores con un peso mayor de 6,000 kg.	
OPCION D:		

PREG20099846	Para actuar como piloto al mando de un avión equipado con tren de aterrizaje retractable, flaps y hélice de paso variable, una persona está obligada a	B
OPCION A:	Realizar un mínimo de seis despegues y aterrizajes en dicha aeronave en un plazo no mayor a los seis meses anteriores.	
OPCION B:	Recibir instrucción de vuelo en dicha aeronave y ser objeto de una confirmación de proficiencia en la libreta de vuelo.	
OPCION C:	Poseer una habilitación de clase de avión multimotor.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20099847	¿Qué tiempo de vuelo puede anotar un piloto como segundo al mando?	B
OPCION A:	Todo el tiempo de vuelo mientras actúa como segundo al mando en una aeronave configurada para más de un piloto.	
OPCION B:	Todo el tiempo de vuelo mientras esté calificado y ocupe una estación de tripulante técnico que exija más de un piloto.	
OPCION C:	Sólo aquel tiempo de vuelo durante el cual el segundo al mando es el único que manipula los controles.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20099866	¿Qué equipos requieren las aeronaves propulsadas, durante vuelos nocturnos VFR?	B
OPCION A:	Linterna con lentes rojas si el vuelo es por contrato.	
OPCION B:	Una luz de aterrizaje si el vuelo es por contrato.	
OPCION C:	Altímetro sensible regulable para presión barométrica.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20099867	Se requiere en toda aeronave que va a operar por contrato sobre el agua un dispositivo de flotación con aprobación de la DGAC a disposición de todo ocupante:	B
OPCION A:	En una aeronave anfibia más allá de 50 MN desde la costa.	
OPCION B:	Más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa.	
OPCION C:	Más de 50 millas estatuto de la costa.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20099868	El transporte de pasajeros por contrato por parte de un piloto comercial	B
OPCION A:	no está autorizado en aeronaves de categoría "utilitaria".	
OPCION B:	no está autorizado en aeronaves de categoría "limitada".	
OPCION C:	está autorizada en aeronaves de categoría "restringida".	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20099869	El máximo tiempo acumulativo de operación de un transmisor localizador de emergencia antes de tener que recargar la batería recargable es	C
OPCION A:	30 minutos.	
OPCION B:	45 minutos.	
OPCION C:	60 minutos.	
OPCION D:		

PREG20099870	5073-1¿Cuál es la afirmación correcta con respecto a vuelos en formación? Los vuelos en formación:	C
OPCION A:	Están autorizados si transportan pasajeros por contrato a través de previo arreglo con el piloto al mando de cada aeronave en formación.	
OPCION B:	No están autorizados si la visibilidad es menor a 3 millas estatuto.	
OPCION C:	No están autorizados si transportan pasajeros por contrato.	
OPCION D:		

PREG20099871	En vuelo, un helicóptero y un avión convergen a un ángulo de 90°. El helicóptero está localizado a la derecha del avión. ¿Qué aeronave tiene el derecho de pase y por qué?	A
OPCION A:	El helicóptero, porque está a la derecha del avión.	
OPCION B:	El helicóptero, porque éstos tienen el derecho de pase sobre los aviones.	
OPCION C:	El avión, porque éstos tienen el derecho de pase sobre los helicópteros.	
OPCION D:		

PREG20099872	Dos aeronaves de la misma categoría se aproximan a un aeropuerto con el propósito de aterrizar. El derecho de pase pertenece a la aeronave	B
OPCION A:	ubicada en la altitud mayor.	
OPCION B:	ubicada en la altitud menor pero el piloto no puede tomar ventaja de la presente norma para obstaculizar el paso de la otra aeronave o alcanzar la misma.	
OPCION C:	De mayor maniobrabilidad, asimismo, debe moverse con cuidado si dicha aeronave obstaculiza el frente de la otra o alcanza la misma.	
OPCION D:		

PREG20099873	¿Cuál es la velocidad máxima aérea indicada que está permitida en el espacio aéreo de Clase B?	B
OPCION A:	156 nudos.	
OPCION B:	200 nudos.	
OPCION C:	230 nudos.	
OPCION D:		

PREG20099874	A menos que el ATC lo haya autorizado o exigido de otro modo, la máxima velocidad aérea indicada que está permitida al encontrarse a 2,500 pies AGL o por debajo de dicha altura dentro de una distancia de 4 MN del aeropuerto primario de un espacio aéreo de Clase C o D, es	B
OPCION A:	180 nudos.	
OPCION B:	200 nudos.	
OPCION C:	230 nudos.	
OPCION D:		

PREG20099875	¿Cuál es la altitud y visibilidad de vuelo mínimas requeridas para vuelo acrobático?	A
OPCION A:	1,500 pies AGL y 3 millas.	
OPCION B:	2,000 pies AGL y 2 millas.	

OPCION C: 3,000 pies AGL y 1 milla.

OPCION D:

PREG20099876 Excepto cuando es necesario para el despegue o aterrizaje o, en su defecto, si la DGAC no prescribe otras normas, la altitud mínima para los vuelos IFR es de C

OPCION A: 2,000 pies sobre todo terreno.

OPCION B: 3,000 pies sobre terreno montañoso designado; 2,000 pies sobre cualquier otro terreno.

OPCION C: 2,000 pies por encima del obstáculo más alto sobre terreno montañoso designado; 1,000 pies por encima del obstáculo más alto sobre cualquier otro terreno.

OPCION D:

PREG20099877 ¿Quién es el principal responsable del mantenimiento de una aeronave en condiciones de aeronavegabilidad? C

OPCION A: El jefe de mecánicos responsable de dicha aeronave.

OPCION B: El piloto al mando.

OPCION C: El operador o propietario de la aeronave.

OPCION D:

PREG20099878 La certificación del cumplimiento de una Directiva de Aeronavegabilidad es la responsabilidad del C

OPCION A: piloto al mando y del mecánico titular de licencia DGAC asignado a la aeronave.

OPCION B: piloto al mando de la aeronave.

OPCION C: propietario u operador de la aeronave.

OPCION D:

PREG20099879 Tras haber culminado una inspección anual y haber retornado la aeronave al servicio, se debe realizar una anotación apropiada B

OPCION A: en el Certificado de Aeronavegabilidad.

OPCION B: en los registros de mantenimiento de la aeronave.

OPCION C: en el manual de vuelo aceptado por la DGAC.

OPCION D:

PREG20099880 Un certificado de aeronavegabilidad estándar conserva su efectividad en tanto la aeronave reciba A

OPCION A: el mantenimiento y las inspecciones requeridas.

OPCION B: una inspección anual.

OPCION C: una inspección anual y una de 100 horas antes de sus fechas de vencimiento.

OPCION D:

PREG20099881	Si la operación en vuelo de una aeronave ha sido afectada de manera sustancial por una alteración o reparación, la documentación de la aeronave debe demostrar que ésta ha sido objeto de un vuelo de comprobación y cuenta con la aprobación para retornar al servicio por parte de un piloto debidamente habilitado antes de ser operada	B
OPCION A:	bajo reglas VFR o IFR.	
OPCION B:	con pasajeros a bordo.	
OPCION C:	por compensación o contrato.	
OPCION D:		

PREG20099882	¿Cuál es lo correcto con respecto al mantenimiento preventivo en caso de realizarlo el piloto?	B
OPCION A:	No se requiere un registro de mantenimiento preventivo.	
OPCION B:	Se debe incluir un registro de mantenimiento preventivo en los récords de mantenimiento.	
OPCION C:	Se debe incluir los registros de mantenimiento preventivo en el manual de vuelo aprobado por la DGAC.	
OPCION D:		

PREG20099883	Una aeronave que transporta pasajeros por contrato ha sido programada para ser objeto de inspección cada 100 horas de vuelo. ¿Bajo qué condiciones, si las hubiera, puede ser operada dicha aeronave pasando el límite de 100 horas sin una nueva inspección?	C
OPCION A:	Se puede volar la aeronave en cualquier si el tiempo de servicio no es mayor a 110 horas.	
OPCION B:	Se puede despachar la aeronave para un vuelo de cualquier duración si no se excede el límite de 100 horas al momento de la partida.	
OPCION C:	Se puede exceder el límite de 100 horas hasta un máximo de 10 horas, si fuera necesario para llegar a un lugar en el cual se puede efectuar la inspección.	
OPCION D:		

PREG20099884	¿Cuál es lo correcto con respecto a las inspecciones requeridas de mantenimiento?	B
OPCION A:	Una inspección de 100 horas puede ser sustituida por una inspección anual.	
OPCION B:	Una inspección anual puede ser sustituida por una inspección de 100 horas.	
OPCION C:	Es obligatoria una inspección anual incluso si se aprueba un sistema de inspección progresiva.	
OPCION D:		

PREG20099885	Un transponder ATC no debe ser utilizado a menos que haya sido objeto de una prueba o inspección y se haya comprobado que satisface las regulaciones en un plazo no mayor a los	C
OPCION A:	30 días anteriores.	
OPCION B:	12 meses calendarios anteriores.	
OPCION C:	24 meses calendarios anteriores.	
OPCION D:		

PREG20099886	Los registros de mantenimiento de la aeronave deben estar compuestos por el estado actual de	C
OPCION A:	el certificado correspondiente de aeronavegabilidad.	
OPCION B:	las partes de vida limitada pertenecientes sólo al motor y al avión.	
OPCION C:	las partes de vida limitada de todo avión, motor, hélice, rotor y accesorios.	
OPCION D:		

PREG20099887	¿Cuál es lo correcto con relación a las Directivas de Aeronavegabilidad (ADs)?	B
OPCION A:	Los ADs por su naturaleza son informativos y por lo general no deben ser acatados inmediatamente.	
OPCION B:	El incumplimiento de los ADs hace que un avión quede no aeronavegable.	
OPCION C:	El cumplimiento de los ADs es responsabilidad del personal de mantenimiento.	
OPCION D:		

PREG20099888	Un nuevo registro de mantenimiento, que viene siendo utilizado para un motor reconstruido por el fabricante, debe incluir	C
OPCION A:	las horas de operación del motor.	
OPCION B:	las inspecciones anuales realizadas en el motor.	
OPCION C:	los cambios exigidos por las Directivas de Aeronavegabilidad.	
OPCION D:		

PREG20099889	¿Cuál es el límite de servicio si un transponder ATC instalado en una aeronave no ha sido objeto de una prueba o inspección, o si se determina que no satisface las regulaciones dentro de un período específico de tiempo?	A
OPCION A:	No se permite su utilización.	
OPCION B:	Puede ser utilizado si se encuentra en el espacio aéreo de Clase G.	
OPCION C:	Puede ser utilizado sólo para vuelos VFR.	
OPCION D:		

PREG20099890	Para actuar como piloto al mando de un avión con más de 200 caballos de fuerza, una persona está obligada a	C
OPCION A:	recibir y registrar entrenamiento en tierra y vuelo de un piloto calificado en dicho avión.	
OPCION B:	obtener un endose que establezca que la persona es proficiente para operar dicho avión.	
OPCION C:	recibir y registrar entrenamiento en tierra y vuelo de un instructor autorizado en dicho avión.	
OPCION D:		

PREG20099891	Para prestar servicios como piloto al mando de un avión que está certificado para más de un tripulante técnico piloto, asimismo, que es operado en virtud a la RAP Parte 91, una persona tiene que	C
OPCION A:	ejecutar por completo una revisión de vuelo en un plazo no mayor a los 24 meses calendarios anteriores.	

OPCION B: recibir y registrar entrenamiento en tierra y vuelo de un instructor de vuelo autorizado.

OPCION C: ejecutar por completo un chequeo de proficiencia como piloto al mando en un plazo no mayor a los 12 meses calendarios anteriores en un avión que tenga el certificado tipo para más de un piloto.

OPCION D:

PREG20099892 Para prestar servicios como segundo piloto al mando de un avión que está certificado para más de un tripulante técnico piloto, asimismo, que es operado en virtud a la RAP Parte 91, una persona tiene que C

OPCION A: recibir y registrar entrenamiento de vuelo de un instructor de vuelo autorizado en el tipo de privilegios de avión que se solicita.

OPCION B: ser titular por lo menos de una licencia de piloto comercial con una habilitación de categoría de avión.

OPCION C: en un plazo no mayor a 12 meses, familiarizarse con la información requerida y acumular tiempo de piloto registrable en el tipo de avión para el cual se solicita los privilegios.

OPCION D:

PREG20099893 Ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones de vuelo instrumental simulado a menos que el C

OPCION A: otro asiento de control sea ocupado por un piloto comercial debidamente habilitado como mínimo.

OPCION B: piloto haya presentado un plan de vuelo IFR y recibido una autorización IFR.

OPCION C: otro asiento de control sea ocupado por un piloto de seguridad, quien es titular al menos de una licencia de piloto privado y está debidamente habilitado.

OPCION D:

PREG20099894 Si la velocidad mínima segura para cualquier operación en particular es mayor a la máxima prescrita en la RAP Parte 91, B

OPCION A: el operador está obligado a tener un Memorándum de Entendimiento (MOA) con la entidad reguladora.

OPCION B: la aeronave puede ser operada a dicha velocidad.

OPCION C: el operador está obligado a tener una Carta de Acuerdo con el ATC.

OPCION D:

PREG20099895 Una persona con Licencia de Piloto Comercial puede actuar como Piloto al mando en una aeronave transportando pasajeros o proviedad (carga) por compensacion o contrato si esta persona B

OPCION A: Posee las habilitaciones de Categoría, clase y consta con experiencia reciente segun RAP 61.

OPCION B: Está calificado de acuerdo a la RAP 61 aplicable al tipo de operación.

OPCION C: Es calificado de acuerdo al RAP 61 y ha padsado un chequeo de competencia por un Piloto Chequeador autorizado.

OPCION D:

PREG20099896 Para actuar como piloto al mando de un avión con rueda de cola, sin experiencia, un piloto tiene que C

OPCION A: registrar entrenamiento de tierra y vuelo de un instructor autorizado.

- OPCION B:** pasar un chequeo de competencia y recibir un endose de un instructor autorizado.
- OPCION C:** recibir y registrar entrenamiento de vuelo de un instructor autorizado, describiendo y firmando por la proficiencia demostrada en un avión con rueda de cola.
- OPCION D:**
-

PREG20099897 Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un certificado de aeronavegabilidad experimental C

- OPCION A:** bajo reglas de vuelo instrumental (IFR).
- OPCION B:** al transportar propiedades por contrato.
- OPCION C:** al transportar personas o propiedades por contrato.
- OPCION D:**
-

PREG20099898 ¿Cuál es la dirección general del movimiento de la otra aeronave si durante un vuelo nocturno Ud. observa una luz blanca estable y una luz roja giratoria delante suyo y a su altitud? La otra aeronave A

- OPCION A:** se está alejando de Ud.
- OPCION B:** está cruzándolo a su izquierda.
- OPCION C:** se está aproximando a Ud.
- OPCION D:**
-