

TEMA: 0712 PIC Comercial-Cáp.5-Proced. Operac. Aeroportuarias

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20099906	En algunos aeropuertos localizados dentro del espacio aéreo D en el cual no se reporta visibilidad sobre el terreno, los despegues y aterrizajes bajo VFR especial	B
OPCION A:	no serán autorizados.	
OPCION B:	serán autorizados por ATC si la visibilidad en vuelo es como mínimo 1 milla estatuto.	
OPCION C:	serán autorizados solamente si se observa que la visibilidad mínima sobre el terreno sea de 3 millas estatuto.	
OPCION D:		
PREG20099907	¿Qué se necesita para operar una aeronave por la noche bajo VFR ESPECIAL (SVFR) dentro del espacio aéreo de Clase D?	C
OPCION A:	El piloto debe poseer una habilitación en instrumentos; sin embargo, la aeronave no tiene que estar equipada para vuelo instrumental, mientras que el tiempo se mantenga a nivel o por encima de los mínimos SVFR	
OPCION B:	Se debe designar el espacio aéreo de Clase D como área nocturna SVFR.	
OPCION C:	El piloto debe poseer una habilitación en instrumentos y la aeronave debe ser equipada para vuelo instrumental.	
OPCION D:		
PREG20099908	Se debe mantener las altitudes de crucero VFR al volar	B
OPCION A:	a 3,000 pies AGL o más; basándose en el curso verdadero.	
OPCION B:	a más de 3,000 pies AGL; basándose en el curso magnético.	
OPCION C:	a 3,000 pies o más por encima de MSL; basándose en el rumbo magnético.	
OPCION D:		
PREG20099909	Tras haber obtenido una autorización del ATC, un piloto no puede desviarse de ella, a menos que	C
OPCION A:	solicite una autorización modificada.	
OPCION B:	esté operando VFR al tope.	
OPCION C:	reciba una autorización modificada o tenga una emergencia.	
OPCION D:		
PREG20099910	Al aproximarse a aterrizar en un aeropuerto, sin una torre de control operando, en el espacio aéreo de Clase G, el piloto debe	A
OPCION A:	efectuar todos los virajes hacia la izquierda, a menos que se indique lo contrario.	
OPCION B:	volar un patrón de tráfico de izquierda a 800 pies AGL.	
OPCION C:	ingresar y volar a un patrón de tráfico a 800 pies AGL.	
OPCION D:		

PREG20099911	Al operar una aeronave en la cercanía de un aeropuerto con torre de control en funcionamiento, en el espacio aéreo de Clase E, un piloto tiene que establecer comunicaciones antes de	C
OPCION A:	8 MN y hasta 3,000 pies AGL inclusive.	
OPCION B:	5 MN y hasta 3,000 pies AGL inclusive.	
OPCION C:	4 MN y hasta 2,500 pies AGL inclusive.	
OPCION D:		

PREG20099912	Al aproximarse a aterrizar a un aeropuerto con una estación de ATC, en el espacio aéreo de Clase D, el piloto tiene que establecer comunicaciones antes de	C
OPCION A:	10 millas náuticas y hasta 3,000 pies AGL inclusive.	
OPCION B:	30 millas estatuto y estar equipado con transponder.	
OPCION C:	4 millas náuticas y hasta 2,500 pies AGL inclusive.	
OPCION D:		

PREG20099913	¿Cuál afirmación es correcta con respecto a las operaciones de vuelo hacia un aeropuerto satélite o desde el mismo, sin torre de control operando, dentro del área del espacio aéreo de Clase C?	B
OPCION A:	Antes del despegue, un piloto debe establecer comunicación con la instalación de control ATC.	
OPCION B:	La aeronave tiene que estar equipada con un transponder ATC y un equipo de reporte de altitud.	
OPCION C:	Antes del aterrizaje, un piloto debe establecer y mantener comunicación con una instalación ATC.	
OPCION D:		

PREG20099914	¿Cuál afirmación es correcta con respecto a las operaciones de vuelo hacia un aeropuerto satélite o desde el mismo, sin una torre de control operando, dentro del área del espacio aéreo de Clase C?	A
OPCION A:	Antes de ingresar al espacio aéreo mencionado, un piloto debe establecer y mantener comunicación con la instalación de servicio de ATC.	
OPCION B:	La aeronave tiene que estar equipada con un transponder ATC.	
OPCION C:	Antes del despegue, un piloto tiene que establecer comunicación con la instalación de control ATC.	
OPCION D:		

PREG20099915	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a las operaciones de vuelo en el espacio aéreo de Clase A?	B
OPCION A:	Las aeronaves tienen que estar equipadas con un equipo aprobado de medición de distancia (DME).	
OPCION B:	Se tiene que realizar las operaciones bajo reglas de vuelo instrumental.	
OPCION C:	Las aeronaves tienen que estar equipadas con un transponder aprobado ATC.	
OPCION D:		

PREG20099916	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a las operaciones de vuelo en el espacio aéreo de Clase A?	B
--------------	---	---

-
- OPCION A:** Las aeronaves tienen que estar equipadas con equipos aprobados de medición de distancia (DME).
- OPCION B:** Las aeronaves tienen que estar equipadas con transponders ATC y equipos de reporte de altitud.
- OPCION C:** Se puede realizar las operaciones bajo reglas de vuelo visual.
- OPCION D:**
-

PREG20099917 Si la información meteorológica indica que existe presión barométrica anormalmente alta o que estará por encima de _____ pulgadas de mercurio, no se autorizará las operaciones de vuelo en contra de los requerimientos publicados en los NOTAMs. A

- OPCION A:** 31.00
- OPCION B:** 32.00
- OPCION C:** 30.50
- OPCION D:**
-

PREG20099918 ¿Cómo puede determinar si otra aeronave se encuentra en curso de colisión con la suya? C

- OPCION A:** La nariz de cada aeronave apunta al mismo punto en el espacio.
- OPCION B:** La otra aeronave siempre parecerá agrandarse y acercarse a un régimen rápido.
- OPCION C:** No habrá movimiento relativo entre su aeronave y la otra.
- OPCION D:**
-

PREG20099919 Para utilizar las estaciones de VHF/DF a fin de localizar su posición, debe tener un A

- OPCION A:** transmisor y receptor de VHF operativo.
- OPCION B:** transmisor y receptor de VHF operativo y un receptor ADF operativo.
- OPCION C:** transmisor y receptor de VHF operativo y un receptor de VOR operativo.
- OPCION D:**
-

PREG20099920 ¿Cuál es lo correcto con respecto a los colores azul y lila utilizados para señalar aeropuertos en Cartas Aeronáuticas? C

- OPCION A:** Los aeropuertos con torres de control debajo de los espacios aéreos de Clase A, B y C aparecen en color azul, los de Clase D y E aparecen en color lila.
- OPCION B:** Los aeropuertos con torres de control debajo de los espacios aéreos de Clase C, D y E aparecen en color lila.
- OPCION C:** Los aeropuertos con torres de control debajo de los espacios aéreos de Clase B, C, D y E aparecen en azul.
- OPCION D:**
-

PREG20099921 Figura 52 punto 1
La base del espacio aéreo de Clase E por encima del Aeropuerto de Georgetown (Q61) se encuentra: C

- OPCION A:** en la superficie.
- OPCION B:** a 700 pies AGL.
- OPCION C:** a 3,823 pies MSL.

OPCION D:

PREG20099922 Figura 52 punto 7 C
La base del espacio aéreo de Clase E sobre el pueblo de Woodland se encuentra a:

OPCION A: 700 pies AGL sobre parte del pueblo y no hay base sobre el resto.

OPCION B: 1,200 pies AGL sobre parte del pueblo y no hay base sobre el resto.

OPCION C: 700 pies y 1,200 pies AGL.

OPCION D:

PREG20099923 Figura 52 punto 5 B
La base del espacio aéreo de Clase E sobre el Aeropuerto University (005) se encuentra :

OPCION A: en la superficie.

OPCION B: a 700 pies AGL.

OPCION C: a 1,200 pies AGL.

OPCION D:

PREG20099924 Figura 52 punto 8 B
La base del espacio aéreo de Clase E sobre el pueblo de Auburn se encuentra a:

OPCION A: 1,200 pies MSL.

OPCION B: 700 pies AGL.

OPCION C: 1,200 pies AGL.

OPCION D:

PREG20099925 Figura 53 punto 1 B
La línea sombreada, delgada, de color negro suele ser considerada como un :

OPCION A: ruta de llegada.

OPCION B: ruta de entrenamiento militar.

OPCION C: línea de límite estatal.

OPCION D:

PREG20099926 Figura 54 punto 1 B
¿Qué altitud mínima se requiere para evitar el espacio aéreo de Clase D del Aeropuerto de Livermore (LVK)?:

OPCION A: 2,503 pies MSL.

OPCION B: 2,901 pies MSL.

OPCION C: 3,297 pies MSL.

OPCION D:

PREG20099927 Figura 52 punto 9 C
El recuadro rectangular de color azul es el espacio aéreo dentro del cual :

OPCION A: está sujeto a restricción el vuelo de las aeronaves, mientras no se prohíba.

OPCION B: se prohíbe el vuelo de las aeronaves.

OPCION C: existe una gran cantidad de actividades de entrenamiento de pilotos o un tipo inusual de actividad aérea, ninguna de las cuales significa peligro para las aeronaves

OPCION D:

PREG20099928 Figura 54 punto 4 B
El círculo azul exterior más delgado pintado alrededor del Aeropuerto Internacional de San Francisco es :

OPCION A: el segmento exterior del espacio aéreo de Clase B.

OPCION B: un área dentro de la cual se tiene que usar un transponder apropiado desde fuera del espacio aéreo de Clase B, desde la superficie hasta 10,000 pies MSL.

OPCION C: un límite cubierto de Modo C en el que puede penetrar un globo sin un transponder siempre y cuando permanezca por debajo de 8,000 pies MSL.

OPCION D:

PREG20099929 Cuando un círculo azul punteado circunda a un aeropuerto en una Carta Aeronáutica por Secciones, señala el límite del: C

OPCION A: espacio aéreo VFR Especial.

OPCION B: espacio aéreo de Clase B.

OPCION C: espacio aéreo de Clase D.

OPCION D:

PREG20099930 Figura 52 punto 4 C
¿Cuál es la altura del obstáculo más alto con una iluminación de alta intensidad dentro de 10 millas náuticas del Aeropuerto de Lincoln (LHM)?:

OPCION A: 1,254 pies.

OPCION B: 662 pies.

OPCION C: 299 pies.

OPCION D:

PREG20099931 Figura 52 punto 6 C
El Aeropuerto de Mosier es un :

OPCION A: aeropuerto restringido al uso de pilotos privados.

OPCION B: campo militar restringido con espacio aéreo restringido.

OPCION C: aeropuerto de uso privado.

OPCION D:

PREG20099932 Figura 54 punto 2 A
Tras salir del Aeropuerto Byron (C83) con un viento noreste, descubre que se está aproximando al espacio aéreo de Clase D de Livermore, asimismo, que la visibilidad de vuelo es aproximadamente 2 1/2 millas. Tiene que :

OPCION A: quedarse por debajo de 700 pies para permanecer en el espacio aéreo de Clase G y aterrizar.

OPCION B: quedarse por debajo de 1,200 pies para permanecer en el espacio aéreo de Clase G.

OPCION C: contactar el ATCT de Livermore en 119.65 y comunicar sus intenciones.

OPCION D:

-
- PREG20099933 Figura 52 punto 4 B
¿ Aproximadamente cuánto más alto que la elevación del aeropuerto se encuentra el terreno (que tiene un obstáculo) ubicado aproximadamente a 8 millas náuticas al este sureste del Aeropuerto de Lincoln?
- OPCION A:** 376 pies.
OPCION B: 835 pies.
OPCION C: 1,135 pies.
OPCION D:
-
- PREG20099934 Figura 54 punto 6 A
El espacio aéreo de Clase C en el Aeropuerto Metropolitano Internacional de Oakland (OAK) que se extiende desde la superficie hasta arriba tiene un techo de :
- OPCION A:** tanto 2,100 pies como 3,000 pies MSL.
OPCION B: 8,000 pies MSL.
OPCION C: 2,100 pies AGL.
OPCION D:
-
- PREG20099935 Figura 53 B
DADO QUE:
- Locación..... Madera Airport
Altitud 1,000 pies AGL
Posición 7 MN al norte de Madera (MAE)
Hora 3 p.m. local
Visibilidad de vuelo 1 milla estatuto
- Está en aproximación al Aeropuerto de Madera para aterrizar desde el norte.
Usted
- OPCION A:** está incumpliendo las RAPs; necesita 3 millas de visibilidad bajo VFR.
OPCION B: está obligado a descender hasta por debajo de 700 pies AGL antes de entrar al espacio aéreo de Clase E y puede continuar el aterrizaje.
OPCION C: puede descender hasta 800 pies AGL (Altitud del Patrón) tras entrar al espacio aéreo de Clase E y continuar al aeropuerto.
OPCION D:
-
- PREG20099936 Figura 51 C
Tras aterrizar, el piloto generalmente llama al control de superficie cuando la aeronave ya ha salido completamente de la pista. Esto es cuando la aeronave:
- OPCION A:** pasa el símbolo rojo que se muestra en la parte superior de la figura.
OPCION B: se encuentra en el lado de la línea punteada del símbolo del medio.
OPCION C: ha pasado a el lado de la línea continúa del símbolo del medio.
OPCION D:
-
- PREG20099937 Figura 51 B
El símbolo rojo en la parte superior suele aparecer
- OPCION A:** al salir de todas las pistas antes de llamar a control de superficie.

OPCION B: en la intersección en donde se puede confundir una carretera con una calle de rodaje.

OPCION C: cerca al extremo de aproximación de las pistas ILS.

OPCION D:

PREG20099938 Figura 51 C
¿ Al salir de una pista activa, al pasar qué símbolo habrá liberado el área crítica del ILS ?

OPCION A: Rojo en la parte superior.

OPCION B: Amarillo del medio.

OPCION C: Amarillo de abajo.

OPCION D:

PREG20099939 Figura 51 A
¿Al estar cerca a qué símbolo, mientras rueda hacia una pista activa, Ud. estará prácticamente fuera del área crítica del ILS ?

OPCION A: Amarillo de abajo.

OPCION B: Rojo en la parte superior.

OPCION C: Amarillo del medio.

OPCION D:

PREG20099940 Figura 51 A
¿Qué símbolo NO se refiere directamente a la incursión de pista por parte de otras aeronaves?

OPCION A: Rojo en la parte superior.

OPCION B: Amarillo del medio.

OPCION C: Amarillo de abajo.

OPCION D:

PREG20099941 Se recomienda a los pilotos encender la luz de beacon giratoria C

OPCION A: En cualquier momento que el motor se encuentre en operación

OPCION B: en cualquier momento que se encuentren dentro de la cabina de mando.

OPCION C: durante cualquier tipo de operación de día o de noche.

OPCION D:

PREG20099942 Al encontrarse en la cercanía de un VOR utilizado para navegación en vuelo VFR, es importante B

OPCION A: realizar virajes de 90° a la izquierda y a la derecha para ver otros tráficos.

OPCION B: ejercer una vigilancia continua para evitar aeronaves que converjan al VOR desde otras direcciones.

OPCION C: pasar el VOR por el lado derecho del radial para permitir espacio a las aeronaves que vuelan opuestas en el mismo radial.

OPCION D:

PREG20099943 En tanto se desarrolla la hiperventilación, un piloto puede experimentar C

OPCION A: decrecimiento del régimen y profundidad de respiración.

OPCION B: incremento de conciencia de situación y bienestar.

OPCION C: síntomas de mareo y sofocamiento.

OPCION D:

PREG20099944 Para efectuar el patrón de observación visual correcto (scan) del tráfico, el piloto deberá C

OPCION A: barrer continuamente su campo de visión.

OPCION B: concentrarse en cualquier movimiento periférico detectado.

OPCION C: concentrarse sistemáticamente en diferentes segmentos de campos de visión por intervalos cortos.

OPCION D:

PREG20099945 ¿Cuál es un síntoma común de hiperventilación? A

OPCION A: Somnolencia.

OPCION B: Decrecimiento del régimen respiratorio.

OPCION C: Euforia, bienestar.

OPCION D:

PREG20099946 ¿Cuál sería el que origine en forma más efectiva la hiperventilación? C

OPCION A: Oxígeno insuficiente.

OPCION B: Excesivo monóxido de carbón.

OPCION C: Bióxido de carbón insuficiente.

OPCION D:

PREG20099947 ¿Cuáles de las siguientes condiciones originan la hipoxia? B

OPCION A: Oxígeno excesivo en la corriente sanguínea.

OPCION B: Insuficiente oxígeno al cerebro.

OPCION C: Excesivo bióxido de carbono en la corriente sanguínea.

OPCION D:

PREG20099948 Para superar los síntomas de hiperventilación, el piloto deberá B

OPCION A: tragar o bostezar.

OPCION B: bajar el régimen respiratorio.

OPCION C: aumentar el régimen respiratorio.

OPCION D:

PREG20099949 ¿Cuál es la afirmación correcta con respecto a la presencia de alcohol en el cuerpo humano? C

OPCION A: Una pequeña cantidad de alcohol incrementa la agudeza visual.

OPCION B: Una altitud mayor reduce los efectos adversos del alcohol.

OPCION C: Las capacidades de reflexión y toma de decisiones pueden verse afectadas de manera adversa por cantidades mínimas de alcohol.

OPCION D:

PREG20099950	Se incrementa la susceptibilidad a la hipoxia debido a la inhalación de monóxido de carbón cuando	B
OPCION A:	se reduce la humedad.	
OPCION B:	se incrementa la altitud.	
OPCION C:	se incrementa la demanda de oxígeno.	
OPCION D:		

PREG20099969	El piloto y los pasajeros están ansiosos para llegar a su destino para una presentación de negocios. Se ha reportado que habrá tormentas eléctricas de nivel IV en toda la ruta en la que pretenden volar. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de IMPULSIVIDAD?	A
OPCION A:	Quieren apurarnos y que prosigamos antes de que las cosas empeoren.	
OPCION B:	Una tormenta eléctrica no los detendrá.	
OPCION C:	No pueden cambiar el clima, así que ellos también irían.	
OPCION D:		

PREG20099970	En un vuelo IFR, un piloto sale de una nube y se encuentra en una distancia no mayor a 300 pies de un helicóptero. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción del "MACHO"?	B
OPCION A:	No se preocupa mucho; todo saldrá bien.	
OPCION B:	Se acerca un poco, sólo para que lo vean.	
OPCION C:	Rápidamente vira para alejarse y pica, para evitar la colisión.	
OPCION D:		

PREG20099971	Cuando un(a) piloto reconoce un pensamiento peligroso, lo corrige estableciendo el antídoto correspondiente. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de ANTIAUTORIDAD?	C
OPCION A:	No tan rápido. Piensa primero.	
OPCION B:	A mí no me va a pasar. Podría pasarme a mí.	
OPCION C:	No me digas nada. Sigue las reglas. Suelen ser correctas.	
OPCION D:		

PREG20099972	Un(a) piloto y sus amigos salen a volar a un partido de fútbol fuera de la ciudad. Cuando llegan los pasajeros, el piloto determina que estarán sobre el peso bruto máximo de despegue con la carga de combustible existente. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de RESIGNACIÓN?	A
OPCION A:	Bueno, nadie le dijo sobre el peso extra.	
OPCION B:	El peso y balance es una formalidad obligada a los pilotos por la DGAC.	
OPCION C:	No puede esperar hasta que saquen combustible, tienen que llegar a tiempo.	
OPCION D:		

PREG20099973	¿Cuál de los siguientes es el paso final del Modelo de Decisión para el manejo efectivo de los peligros y la toma de decisiones aeronáuticas?	B
OPCION A:	Estimar.	
OPCION B:	Evaluar.	
OPCION C:	Eliminar.	

OPCION D:

PREG20099974 ¿Cuál de los siguientes es el primer paso del Modelo de Decisión para el manejo efectivo de los peligros y la toma de decisiones aeronáuticas? A

OPCION A: Detectar.

OPCION B: Identificar.

OPCION C: Evaluar.

OPCION D:

PREG20099975 El Modelo de Decisión está conformado por un proceso de 6 pasos para brindarle al piloto una forma lógica de aproximarse a la toma de decisiones aeronáuticas. Estos pasos son: A

OPCION A: Detectar, estimar, elegir, identificar, efectuar y evaluar.

OPCION B: Determinar, evaluar, elegir, identificar, efectuar y eliminar.

OPCION C: Determinar, eliminar, elegir, identificar, detectar y evaluar.

OPCION D:

PREG20099951 Para superar de la manera más adecuada una desorientación espacial, un piloto deberá C

OPCION A: confiar en sus sensaciones corporales.

OPCION B: aumentar su respiración.

OPCION C: confiar en la indicación de los instrumentos de la aeronave.

OPCION D:

PREG20099952 Si fuera necesario despegar de una pista contaminada, se puede minimizar el congelamiento del mecanismo de un tren de aterrizaje: A

OPCION A: Reciclando el tren de aterrizaje.

OPCION B: Demorando la retracción.

OPCION C: Aumentando la velocidad a Vle antes de la retracción.

OPCION D:

PREG20099953 ¿En qué características se basa el manejo de peligros, como parte del proceso de toma de decisiones aeronáuticas, para reducir los peligros inherentes a cada vuelo? C

OPCION A: El proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y decidir en forma oportuna qué acción se llevará a cabo.

OPCION B: Aplicación de los procedimientos de manejo de la tensión y de elementos de peligro.

OPCION C: La conciencia situacional, reconocimiento del problema y buen juicio.

OPCION D:

PREG20099954 La toma de decisiones aeronáuticas es A

OPCION A: una aproximación sistemática al proceso mental utilizado por los pilotos para determinar de manera consistente el mejor curso de acción para un conjunto determinado de circunstancias.

OPCION B: un proceso de toma de decisiones que se basa en el buen juicio para reducir los peligros inherentes a cada vuelo.

OPCION C: un proceso mental mediante el que se analiza toda la información en una situación particular y se decide en forma oportuna qué acción llevar a cabo.

OPCION D:

PREG20099955 El proceso de toma de decisiones aeronáuticas identifica los pasos que se da al decidirse de manera correcta. Uno de estos pasos incluye a un piloto que efectúa una evaluación racional de las acciones requeridas. C

OPCION A: desarrolla la actitud de la "acción correcta".

OPCION B: desarrolla la actitud de la "acción correcta".

OPCION C: identifica las actitudes personales que implican un peligro para el vuelo seguro.

OPCION D:

PREG20099956 Los ejemplos de trampas típicas de comportamiento en las que suelen caer los pilotos experimentados son: Tratar de C

OPCION A: asumir responsabilidades adicionales y afirmar la autoridad del piloto al mando.

OPCION B: promover la conciencia situacional y luego los cambios necesarios en el comportamiento.

OPCION C: terminar un vuelo de acuerdo a lo planeado, confortar o agradar a los pasajeros, respetar itinerarios y demostrar la "acción correcta".

OPCION D:

PREG20099957 El impulso básico para que un piloto demuestre la "acción correcta" puede tener un efecto adverso sobre la seguridad B

OPCION A: ignorando por completo un curso alternativo de acción.

OPCION B: generando tendencias que llevan a prácticas que son peligrosas, ilegales a menudo y pueden llevar a catástrofes.

OPCION C: Imponiendo una acción realista del desempeño del piloto bajo tensión.

OPCION D:

PREG20099958 La mayoría de los pilotos han caído en tendencias peligrosas o problemas de comportamiento alguna vez. Algunas de estas tendencias peligrosas o patrones de comportamiento que deben ser identificados y eliminados incluyen C

OPCION A: deficiencias en las pericias de instrumentos y conocimiento de los sistemas o limitaciones de la aeronave.

OPCION B: deficiencias en el desempeño por factores humanos tales como fatiga, enfermedad o problemas emocionales.

OPCION C: presión del entorno, ansiedad, pérdida de la conciencia posicional o situacional y operar sin reservas de combustible adecuadas.

OPCION D:

PREG20099959 Una parte temprana del proceso de la toma de decisiones aeronáuticas involucra A

OPCION A: autoevaluar todo el cúmulo de actitudes que revistan algún peligro.

OPCION B: entender el impulso que lleva a tener la "acción correcta".

OPCION C: obtener instrucción de vuelo apropiada y experiencia adecuada drante el entrenamiento.

OPCION D:

PREG20099960 Es posible contrarrestar las actitudes peligrosas que contribuyen al juicio deficiente del piloto C

OPCION A: mediante el reconocimiento temprano de los pensamientos que revisten algún peligro.

OPCION B: dando pasos significativos para llegar a ser más asertivos con actitudes.

OPCION C: redirigiendo dicho tipo de actitudes de modo que se pueda efectuar la acción apropiada.

OPCION D:

PREG20099961 ¿Cuáles son algunas de las actitudes peligrosas que se tratan en la toma de decisiones aeronáuticas? A

OPCION A: Antiautoridad (no me digas nada), impulsividad (haz algo rápido, no te pongas a pensar), macho (puedo hacerlo).

OPCION B: Manejo de peligros, manejo de tensiones y elementos de peligro.

OPCION C: Deficiente toma de decisiones, conciencia situacional y juicio.

OPCION D:

PREG20099962 Cuando un(a) piloto reconoce un pensamiento peligroso, lo corrige estableciendo el antídoto correspondiente. ¿Cuál de los siguientes es el antídoto para MACHO? C

OPCION A: Sigue las reglas. Suelen ser correctas.

OPCION B: No tan rápido. Piensa primero.

OPCION C: Barajar las alternativas es de tontos.

OPCION D:

PREG20099963 ¿Cuál es el primer paso para neutralizar una actitud peligrosa en el proceso de toma de decisiones aeronáuticas? C

OPCION A: Reconocimiento de invulnerabilidad en la situación.

OPCION B: Tratar con juicio incorrecto.

OPCION C: Reconocimiento de pensamientos peligrosos.

OPCION D:

PREG20099964 ¿Qué debe hacer un piloto cuando reconoce que un pensamiento es peligroso? C

OPCION A: Evitar desarrollar este pensamiento.

OPCION B: Desarrollar este pensamiento peligroso y seguir hasta la acción modificada.

OPCION C: Etiquetar este pensamiento como peligroso, luego corregirlo estableciendo el correspondiente antídoto aprendido.

OPCION D:

PREG20099965 Para ayudar a manejar el estrés de cabina de mando, los pilotos tienen que B

OPCION A: estar conscientes de que las situaciones de estrés cotidianas son similares a las que se presentan en vuelo.

OPCION B: condicionarse a relajarse y pensar en forma racional cuando aparece el estrés.

OPCION C: evitar situaciones que degraden sus capacidades para manejar las responsabilidades de la cabina de mando.

OPCION D:

PREG20099966 ¿Con qué empieza el buen manejo del estrés en la cabina de mando? C

OPCION A: Saber qué causa el estrés.

OPCION B: Eliminar temas de estrés cotidiano y de cabina de mando.

OPCION C: Buen manejo del estrés cotidiano.

OPCION D:

PREG20099967 Los pasajeros de un vuelo chárter han llegado casi una hora tarde para un vuelo que requiere una reservación. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de ANTIAUTORIDAD? A

OPCION A: Las reglas de reservación no se aplican a este vuelo.

OPCION B: Si el (la) piloto se apura, podrá hacerlo a tiempo.

OPCION C: El (la) piloto no puede soportar que los pasajeros lleguen tarde.

OPCION D:

PREG20099968 Al efectuar un chequeo operacional del sistema de presurización de cabina, el piloto descubre que no funciona el control de régimen. El piloto sabe que puede controlar manualmente la presión de la cabina de pasajeros, así que opta por ignorar la discrepancia y sale a volar. Bastará él solo para manejar el sistema. ¿Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de INVULNERABILIDAD? A

OPCION A: ¿Qué es lo peor que podría pasar?

OPCION B: Puede manejar un problemita como éste.

OPCION C: Ya es muy tarde para repararlo ahora.

OPCION D:

PREG20099905 ¿Qué distancia mínima desde las nubes y qué visibilidad son necesarias al operar un avión para despegar o aterrizar dentro del espacio aéreo de Clase D bajo condiciones especiales VFR? A

OPCION A: Permanecer libre de nubes y una visibilidad mínima sobre el terreno de 1 milla estatuto.

OPCION B: 500 pies por debajo de nubes y una visibilidad mínima de 1 milla estatuto.

OPCION C: Permanecer libre de nubes y una visibilidad mínima de vuelo de 1 milla estatuto.

OPCION D:

PREG20099899 ¿Qué espacio aéreo designado asociado con un aeropuerto queda inactivo cuando la torre de control no está operando? B

OPCION A: Clase D que luego se convierte en Clase C.

OPCION B: Clase D que luego se convierte en Clase E.

OPCION C: Clase B.

OPCION D:

PREG20099900	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a las operaciones de vuelo en el espacio aéreo de Clase B?	B
OPCION A:	No se autoriza el vuelo bajo VFR a menos que el piloto al mando sea titular de una habilitación de instrumentos.	
OPCION B:	El piloto debe recibir una autorización del ATC antes de operar una aeronave en dicha área.	
OPCION C:	No se autoriza las operaciones de alumno piloto en vuelos sin instructor de vuelo/piloto de seguridad debidamente certificados.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20099901	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a los requerimientos de certificación del piloto en el espacio aéreo de Clase B?	B
OPCION A:	El piloto al mando debe ser titular como mínimo de una licencia de piloto privado con una habilitación de instrumentos.	
OPCION B:	El piloto al mando debe ser titular como mínimo de una licencia de piloto privado.	
OPCION C:	No se autoriza las operaciones de piloto en vuelos sin instructor de vuelo/piloto de seguridad debidamente certificados.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20099902	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a las operaciones de vuelo en el espacio aéreo de Clase B?	A
OPCION A:	La aeronave tiene que estar equipada con un transponder ATC y un equipo de reporte de altitud.	
OPCION B:	El piloto al mando debe ser titular como mínimo de una licencia de piloto privado con una habilitación de instrumentos.	
OPCION C:	El piloto al mando debe ser titular como mínimo de una licencia de alumno piloto.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20099903	La visibilidad mínima de vuelo para condiciones VFR aumentan hasta 5 millas a partir de una altitud de:	B
OPCION A:	14,500 pies MSL.	
OPCION B:	10,000 pies MSL si es superior a 1,200 pies AGL.	
OPCION C:	10,000 pies MSL sin importar la altura sobre el terreno.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20099904	¿Cuál es la visibilidad mínima y proximidad a las nubes en vuelos VFR a 6,500 pies MSL en espacios aéreos de Clase C, D y E?	B
OPCION A:	1 milla de visibilidad y libre de nubes.	
OPCION B:	3 millas de visibilidad; 1,000 pies sobre nubes y 500 pies por debajo.	
OPCION C:	5 millas de visibilidad; 1,000 pies encima y 1,000 pies por debajo.	
OPCION D:		
<hr/>		

