

TEMA: 0838 Lic_Piloto PRI-A Procedimientos y operaciones aeroportuaria

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20103324	Todo piloto de una aeronave que se aproxima para aterrizar en una pista que dispone de un indicador de senda de aproximación visual (VASI) deberá	B
OPCION A:	mantener un planeo de 3°.	
OPCION B:	mantener una altitud al nivel de la senda de planeo o por encima de ésta, hasta la la altitud más baja requerida para un aterrizaje seguro.	
OPCION C:	permanecer alto hasta que se pueda alcanzar la pista en un aterrizaje sin potencia.	
OPCION D:		
PREG20103325	Al aproximarse para aterrizar en una pista que dispone de un indicador de senda de aproximación visual (VASI), el piloto deberá	B
OPCION A:	mantener una altitud que capture la senda de planeo como mínimo a 2 millas en tramo con el viento desde el umbral de la pista.	
OPCION B:	mantener una altitud al nivel de la senda de planeo o por encima de ésta.	
OPCION C:	permanecer en la senda de planeo y aterrizar entre las dos barras luminosas.	
OPCION D:		
PREG20103326	¿Cuál es el procedimiento correcto para la salida de patrón de tráfico que se debe utilizar en un aeropuerto no controlado?	C
OPCION A:	Salir en cualquier dirección, teniendo en cuenta la seguridad despues de cruzar los linderos del aeropuerto.	
OPCION B:	Efectuar la totalidad de virajes hacia la izquierda.	
OPCION C:	Cumplir cualquier patron de tráfico establecido por la DGAC con respecto a cualquier aeropuerto.	
OPCION D:		
PREG20103327	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:		
PREG20103328	A menos que a todo ocupante se le suministre oxígeno suplementario, ninguna persona puede operar una aeronave civil con matrícula de la República del Perú por encima de una altitud por presión de cabina de	C
OPCION A:	12,500 pies MSL.	
OPCION B:	14,000 pies MSL.	
OPCION C:	15,000 pies MSL.	
OPCION D:		

PREG20103329	¿En qué posición se debe utilizar el alerón al rodar con fuertes vientos provenientes del costado de cola ?	C
OPCION A:	Alerón arriba en el lado desde el sopla el viento.	
OPCION B:	Alerones neutros.	
OPCION C:	Alerón abajo en el lado desde el cual sopla el viento.	
OPCION D:		

PREG20103330	¿En que posición deben por lo general un piloto mantener los alerones al rodar con fuertes vientos de frente, parcialmente cruzados?	A
OPCION A:	Alerón arriba en el lado desde el cual sopla el viento.	
OPCION B:	Alerón abajo en el lado desde el cual sopla el viento.	
OPCION C:	Alerones neutros.	
OPCION D:		

PREG20103331	¿Qué condición de viento sería la crítica al rodar un avión equipado con rueda de nariz y con ala alta?	A
OPCION A:	Viento de cola parcialmente cruzado.	
OPCION B:	Viento cruzado.	
OPCION C:	Viento de frente, parcialmente cruzado.	
OPCION D:		

PREG20103332	Figura 9 área A ¿Cómo se debe mantener los controles de vuelo al rodar un avión equipado con un tren de aterrizaje triciclo, con viento de frente, parcialmente cruzado, de la izquierda?	A
OPCION A:	Alerón izquierdo arriba, elevador neutral.	
OPCION B:	Alerón izquierdo abajo, elevador neutral.	
OPCION C:	Alerón izquierdo arriba, elevador abajo.	
OPCION D:		

PREG20103333	Figura 9 área B ¿Cómo se debe mantener los controles de vuelo al rodar un avión con rueda de cola, con viento de frente, parcialmente cruzado, de la derecha?	A
OPCION A:	Alerón derecho arriba, elevador arriba.	
OPCION B:	Alerón derecho abajo, elevador neutro.	
OPCION C:	Alerón derecho arriba, elevador abajo.	
OPCION D:		

PREG20103334	Figura 9 área C ¿Cómo se debe mantener los controles de vuelo al rodar un avión con rueda de cola con viento de cola, parcialmente cruzado, de la izquierda?	C
OPCION A:	Alerón izquierdo arriba, elevador neutro.	
OPCION B:	Alerón izquierdo abajo, elevador neutro.	
OPCION C:	Alerón izquierdo abajo, elevador abajo.	
OPCION D:		

PREG20103335	Figura 9 área C ¿Cómo se debe mantener los controles de vuelo al rodar un avión equipado con un tren de aterrizaje de tipo triciclo, con viento de cola, parcialmente cruzado, de la izquierda?	B
OPCION A:	Alerón izquierdo arriba, elevador neutro.	
OPCION B:	Alerón izquierdo abajo, elevador abajo.	
OPCION C:	Alerón izquierdo arriba, elevador abajo.	
OPCION D:		

PREG20103336	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:		

PREG20103337	¿Cuál es la manera más efectiva de usar los ojos en vuelo nocturno?	B
OPCION A:	Mirar sólo a luces muy lejanas, tenues.	
OPCION B:	Hacer un patrón de observación visual (scanning) exterior lento, para permitir visión no central (offcenter viewing).	
OPCION C:	Concentrarse directamente en cada objeto por unos cuantos segundos.	
OPCION D:		

PREG20103338	El mejor método que se debe utilizar al buscar otro tráfico por la noche consiste en:	A
OPCION A:	Mirar hacia el lado del objeto y observar lentamente.	
OPCION B:	Observar el campo visual de manera muy rápida.	
OPCION C:	Mirar hacia el lado del objeto y observar rápidamente.	
OPCION D:		

PREG20103339	El método más efectivo para ubicar otro tráfico con la finalidad de evitar la colisión durante vuelo nocturno consiste en emplear	C
OPCION A:	concentración de espaciamiento regular en las posiciones 3, 9 y 12 en punto.	
OPCION B:	una serie de movimientos oculares de espaciamiento corto, regular para buscar cada sector de 30 grados.	
OPCION C:	visión periférica ubicando pequeños sectores y utilizando la visión no enfocada al centro (offcenter viewing).	
OPCION D:		

PREG20103340	En un vuelo nocturno, observa una luz estable de color rojo y una luz destellante de color rojo delante suyo y a la misma altitud. ¿Cuál es la dirección general de movimiento de la otra aeronave?	A
OPCION A:	La otra aeronave está cruzando a la izquierda.	
OPCION B:	La otra aeronave está cruzando a la derecha.	
OPCION C:	La otra aeronave se está aproximando en contra suyo.	
OPCION D:		

PREG20103341	En un vuelo nocturno, observa una luz estable de color blanco y una luz destellante de color rojo delante suyo y a la misma altitud. ¿Cuál es la dirección general de movimiento de la otra aeronave?	A
OPCION A:	La otra aeronave se está alejando de la suya.	
OPCION B:	La otra aeronave está cruzando a la izquierda.	
OPCION C:	La otra aeronave está cruzando a la derecha.	
OPCION D:		

PREG20103342	En un vuelo nocturno, observa luces estables de color rojo y verde delante suyo y a la misma altitud. ¿Cuál es la dirección general de movimiento de la otra aeronave?	C
OPCION A:	La otra aeronave está cruzando a la izquierda.	
OPCION B:	La otra aeronave se está alejando de la suya.	
OPCION C:	La otra aeronave se está aproximando contra la suya.	
OPCION D:		

PREG20103343	Por las noches, se identifica las luces en el borde de las pistas de taxeo de un aeropuerto mediante:	B
OPCION A:	Luces blancas direccionales.	
OPCION B:	Luces azules omnidireccionales.	
OPCION C:	Luces rojas y verdes alternadas.	
OPCION D:		

PREG20103344	Las aproximaciones VFR para aterrizar por la noche deben ser realizadas	C
OPCION A:	a una mayor velocidad aérea indicada.	
OPCION B:	con un descenso más escarpado.	
OPCION C:	de la misma manera que en el día.	
OPCION D:		

PREG20103345	Una indicación de senda de planeo ligeramente alta producida por un indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI) es:	B
OPCION A:	cuatro luces blancas.	
OPCION B:	tres luces blancas y una luz roja.	
OPCION C:	dos luces blancas y dos luces rojas.	
OPCION D:		

PREG20103346	Una indicación de encontrarse por debajo de la senda de planeo producida por un VASI tricolor es una	A
OPCION A:	señal de luz roja.	
OPCION B:	señal de luz rosada.	
OPCION C:	señal de luz verde.	
OPCION D:		

PREG20103347	Una indicación de encontrarse por encima de la senda de planeo producida por un VASI tricolor es una	C
--------------	--	---

- OPCION A:** señal de luz blanca.
OPCION B: señal de luz verde.
OPCION C: señal de luz ámbar.
OPCION D:
-

PREG20103348 Una indicación de encontrarse en la senda de planeo producida por un VASI tricolor es una B

- OPCION A:** señal de luz blanca.
OPCION B: señal de luz verde.
OPCION C: señal de luz ámbar.
OPCION D:
-

PREG20103349 Figura 48 La ilustración A indica que la aeronave está B

- OPCION A:** por debajo de la senda de planeo.
OPCION B: en la senda de planeo.
OPCION C: por encima de la senda de planeo.
OPCION D:
-

PREG20103350 Figura 48 Las luces VASI que muestra la ilustración C indican que el avión está B

- OPCION A:** fuera de curso a la izquierda.
OPCION B: por encima de la senda de planeo.
OPCION C: por debajo de la senda de planeo.
OPCION D:
-

PREG20103351 Figura 48 En una aproximación final a una pista equipada con un VASI estándar de 2 barras, las luces aparecen tal como lo muestra la ilustración D. Ello significa que la aeronave está B

- OPCION A:** por encima de la senda de planeo.
OPCION B: por debajo de la senda de planeo.
OPCION C: en la senda de planeo.
OPCION D:
-

PREG20103352 Una luz giratoria de aeropuerto operada en horas diurnas indica que B

- OPCION A:** hay obstáculos en el aeropuerto.
OPCION B: las condiciones meteorológicas en el aeropuerto ubicado en espacio aéreo Clase D se encuentran bajo los mínimos meteorológicos básicos de VFR.
OPCION C: la torre de control ATC no está operando.
OPCION D:
-

PREG20103353 Se puede identificar un helipuerto iluminado mediante A

- OPCION A:** una luz giratoria verde, amarilla y blanca.
OPCION B: luz destellante amarilla.

OPCION C: un área de aterrizaje cuadrada iluminada de azul.
OPCION D:

PREG20103354 Se puede identificar una estación militar aérea mediante una luz giratoria que emite B

OPCION A: destellos blancos y verdes.
OPCION B: dos destellos rápidos de color blanco entre destellos verdes.
OPCION C: destellos verdes, amarillos y blancos.
OPCION D:

PREG20103355 ¿Cómo se puede identificar un aeropuerto militar por la noche? B

OPCION A: Destellos luminosos blancos y verdes.
OPCION B: Dos destellos rápidos blancos, entre destellos verdes.
OPCION C: Luces blancas destellantes con verdes fijas en el mismo lugar.
OPCION D:

PREG20103356 Figura 49 B
Aquella porción de la pista identificada por la letra A puede ser empleada para

OPCION A: aterrizar.
OPCION B: rodar y despegar.
OPCION C: rodar y aterrizar.
OPCION D:

PREG20103357 Figura 49 B
¿Cuál afirmación es la correcta con respecto al diagrama del aeropuerto?

OPCION A: La pista 30 en la posición E está equipada con una barrera de contención para aterrizajes de emergencia de aeronaves militares.
OPCION B: Se puede iniciar despegues en la posición A de la pista 12, y el segmento de aterrizaje de dicha pista se inicia en la posición B.
OPCION C: El segmento de despegue y aterrizaje de la pista 12 se inicia en la posición B.
OPCION D:

PREG20103358 Figura 49 A
¿Cuál es la diferencia entre el área A y el área E en el aeropuerto que se señala?

OPCION A: Se puede utilizar el área A para el rodaje y despegue; el área E puede servir como zona de overrun.
OPCION B: Se puede utilizar el área A para todas las operaciones a excepción de aterrizajes de aeronaves grandes; el área E puede servir sólo como zona de parada (stopway).
OPCION C: Se puede utilizar el área A sólo para el rodaje; el área E puede servir para todas las operaciones a excepción de los aterrizajes.
OPCION D:

PREG20103359 Figura 49 C
Se clasifica al área C del aeropuerto señalado como

-
- OPCION A:** un área estabilizada.
OPCION B: helipuerto múltiple.
OPCION C: pista cerrada.
OPCION D:
-

PREG20103360 Figura 50 C
Las flechas que aparecen en el extremo de la pista norte/sur indican que el área

- OPCION A:** puede ser empleada sólo para rodajes.
OPCION B: sirve para rodajes, despegues, y aterrizajes.
OPCION C: no puede ser utilizada para aterrizajes, pero puede ser empleada para rodajes y despegues.
OPCION D:
-

PREG20103361 Los números 9 y 27 en una pista indican que su orientación es aproximadamente C

- OPCION A:** 009° y 027° verdadera.
OPCION B: 090° y 270° verdadera.
OPCION C: 090° y 270° magnética.
OPCION D:
-

PREG20103362 Figura 50 B
Elegir patrón de tráfico y pista apropiadas para aterrizar.

- OPCION A:** Tráfico a la izquierda y pista 18.
OPCION B: Tráfico a la derecha y pista 18.
OPCION C: Tráfico a la izquierda y pista 22.
OPCION D:
-

PREG20103363 Figura 50 A
Si el viento se encuentra de acuerdo a lo mostrado por el indicador de dirección de aterrizaje, el piloto debe aterrizar en la

- OPCION A:** pista 18 y esperar un viento cruzado desde la derecha.
OPCION B: pista 22 directamente hacia el viento.
OPCION C: pista 36 y esperar un viento cruzado desde la derecha.
OPCION D:
-

PREG20103364 Figura 51 A

El círculo segmentado indica que el tráfico del aeropuerto es

- OPCION A:** hacia la izquierda para la pista 36 y a la derecha, para la 18.
OPCION B: hacia la izquierda para la pista 18 y a la derecha, para la 36.
OPCION C: hacia la derecha para la pista 9 y a la izquierda, para la 27.
OPCION D:
-

PREG20103365	Figura 51 Los patrones de tráfico indicados en el círculo segmentado han sido acondicionados para evitar vuelos sobre un área hacia el	C
OPCION A:	sur del aeropuerto.	
OPCION B:	norte del aeropuerto.	
OPCION C:	sureste del aeropuerto.	
OPCION D:		

PREG20103366	Figura 51 El círculo segmentado indica que un aterrizaje en la pista 26 será con	A
OPCION A:	viento de frente, parcialmente cruzado de la derecha.	
OPCION B:	viento de frente, parcialmente cruzado de la izquierda.	
OPCION C:	viento de cola, parcialmente cruzado de la derecha.	
OPCION D:		

PREG20103367	Figura 51 ¿Qué pista y patrón de tráfico se debe emplear de acuerdo a lo indicado por la manga de viento del círculo segmentado?	C
OPCION A:	Tráfico a la derecha en la pista 8.	
OPCION B:	Tráfico a la derecha en la pista 17.	
OPCION C:	Tráfico a la izquierda en la pista 35.	
OPCION D:		

PREG20103368	Grandes acumulaciones de monóxido de carbono en el cuerpo humano ocasionan:	B
OPCION A:	Rigidez en la frente.	
OPCION B:	Pérdida de la fuerza muscular.	
OPCION C:	Una sensación sobredimensionada de bienestar.	
OPCION D:		

PREG20103369	¿Qué efecto tiene la bruma sobre la capacidad de observar en vuelo tráfico o terreno?	C
OPCION A:	La bruma ocasiona enfoque ocular al infinito.	
OPCION B:	Los ojos tienden a sobretrabajar en la bruma y no detectan con facilidad el movimiento relativo.	
OPCION C:	Todo el tráfico o terreno parece estar más lejos que lo real.	
OPCION D:		

PREG20103370	El método más efectivo para ubicar otro tráfico con la finalidad de evitar la colisión en vuelo diurno consiste en emplear	B
OPCION A:	una concentración de espaciamiento regular en las posiciones 3, 9 y 12 en punto.	
OPCION B:	una serie de movimientos oculares cortos, de espaciamiento regular por cada sector de 10 grados.	
OPCION C:	visión periférica observando sectores pequeños y utilizando la visión no enfocada al centro.	

OPCION D:

PREG20103371 ¿Qué técnica debe emplear un piloto para ubicar otro tráfico hacia la derecha e izquierda en vuelo recto y nivelado? A

OPCION A: Concentrarse de manera sistemática en diferentes segmentos del cielo por cortos intervalos.

OPCION B: Concentrarse en el movimiento relativo detectado en el área de visión periférica.

OPCION C: Barrido continuo del parabrisas de la derecha a la izquierda.

OPCION D:

PREG20103372 ¿Cómo puede determinar si otra aeronave se encuentra en curso de colisión con su aeronave? C

OPCION A: La otra aeronave siempre parece agrandarse y acercarse más a un rápido régimen.

OPCION B: La nariz de toda aeronave apunta al mismo punto en el espacio.

OPCION C: No existe movimiento relativo aparente entre su aeronave y la otra.

OPCION D:

PREG20103373 ¿Qué afirmación define mejor la hipoxia? A

OPCION A: Un estado de deficiencia de oxígeno en el cuerpo.

OPCION B: Un incremento anormal en el volumen de aire respirado.

OPCION C: Una condición de formación de burbuja de gas alrededor de las uniones o músculos.

OPCION D:

PREG20103374 La respiración rápida o profunda cuando se utiliza oxígeno puede producir una condición conocida como: A

OPCION A: hiperventilación.

OPCION B: aerosinusitis.

OPCION C: aerotitis.

OPCION D:

PREG20103375 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:

PREG20103376 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:

PREG20103377 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:

PREG20103378 ¿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:

PREG20103379 Se puede reducir el peligro de la desorientación espacial durante el vuelo en condiciones visuales deficientes B

OPCION A: alternando la vista rápidamente entre el campo visual externo y el panel de instrumentos.

OPCION B: confiando en los instrumentos en vez de seguir las percepciones de los órganos sensoriales.

OPCION C: inclinando el cuerpo en dirección opuesta al movimiento de la aeronave.

OPCION D:

PREG20103380 Al estado de confusión temporal que resulta de información engañosa enviada al cerebro, proveniente de varios órganos sensoriales se le define como: A

OPCION A: desorientación espacial.

OPCION B: hiperventilación.

OPCION C: hipoxia.

OPCION D:

PREG20103381 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:

PREG20103382 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:
