



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Una característica de la estratosfera es	3	A: una disminución general de la temperatura con un aumento de la altitud.	B: una altitud base relativamente pareja de aproximadamente 35,000 pies.	C: cambios de temperatura relativamente pequeños con un aumento de la altitud.
La altura media de la troposfera en las latitudes medias es	3	A: 20,000 pies.	B: 25,000 pies.	C :37,000 pies.
¿Qué característica está asociada con la tropopausa?	3	R: Ausencia de viento y condiciones turbulentas.	B: Límite superior absoluto de formación de nubes.	C: Cambio brusco en la razón de lapso de temperatura.
corriente en chorro se define como el viento de	3	A: 30 nudos o más.	B: 40 nudos o más.	C: 50 nudos o más.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La fuerza y ubicación de la corriente en chorro es normalmente	2	A: más fuerte y más al norte en el invierno.	B: más débil y más al norte en verano.	C: más fuerte y más al norte en el verano.
La causa principal de todos los cambios en el clima de la Tierra es	1	A: variación de la energía solar recibida por las regiones de la Tierra.	B: cambios en la presión del aire sobre la superficie de la Tierra.	C: movimiento de las masas de aire.
¿Cuánto más fría la temperatura estándar es la temperatura pronosticada a 9,000 pies, como se indica en el siguiente extracto del Pronóstico de vientos y temperatura en alto? FT 6000 9000 0737-04 1043-10	3	A: 3°C.	B: 10°C.	C: 7°C.
Si la temperatura del aire es de +8 °C a una elevación de 1,350 pies y existe un lapso de temperatura estándar (promedio), ¿cuál será aproximadamente el nivel de congelación aproximado?	2	A: 3,350 pies MSL.	B: 5,350 pies MSL.	C— 9,350 pies MSL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Un tipo común de inversión de temperatura basada en el suelo o la superficie es la que se produce por	3	A: aire caliente que se eleva rápidamente en alto en las proximidades del terreno montañoso.	B: el movimiento de aire más frío sobre aire caliente, o el movimiento de aire caliente bajo aire frío.	C: radiación del suelo en noches claras y frescas cuando el viento es ligero.
¿Qué característica está asociada con una inversión de temperatura?	1	A— Una capa estable de aire.	B: Una capa inestable de aire.	C— Tormentas eléctricas de masa de aire.
Una inversión de temperatura normalmente se formará sólo	1	A: en aire estable.	B: en aire inestable.	C: cuando una capa estratiforme se fusiona con una masa cumuliforme.
El tipo más frecuente de inversión de temperatura basada en el suelo o en la superficie es la producida por	1	A: radiación en una noche clara y relativamente quieta.	B: aire caliente que se eleva rápidamente en alto en las proximidades de un terreno montañoso.	C: el movimiento de aire más frío bajo aire caliente, o el movimiento de aire caliente sobre aire frío.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué condiciones meteorológicas deben esperarse por debajo de una capa de inversión de temperatura de bajo nivel cuando la humedad relativa es alta?	1	A: Aire suave y mala visibilidad debido a la niebla, la calima o las nubes bajas.	B: Cizalladura ligera del viento y mala visibilidad debido a la calima y la lluvia ligera.	C: aire turbulento y mala visibilidad debido a la niebla, nubes bajas de tipo estratos y precipitaciones lópidas.
¿Qué hace que los vientos superficiales fluyan a través de las isobaras en un ángulo en lugar de paralelo a las isobaras?	2	R: Fuerza de Coriolis.	B. Fricción superficial.	C— La mayor densidad del aire en la superficie.
Los vientos a 5,000 pies AGL en un vuelo en particular son del suroeste, mientras que la mayoría de los vientos de superficie son del sur. Esta diferencia de dirección se debe principalmente a	2	A: un gradiente de presión más fuerte a altitudes más altas.	B: fricción entre el viento y la superficie.	C: fuerza de Coriolis más fuerte en la superficie.
¿Qué relación existe entre los vientos a 2.000 pies sobre la superficie y los vientos superficiales?	2	A— Los vientos a 2,000 pies y los vientos superficiales f bajo en la misma dirección, pero los vientos superficiales son más débiles debido a la fricción.	B— Los vientos a 2,000 pies tienden a ser paralelos a las isobaras mientras que los vientos superficiales cruzan las isobaras en un ángulo hacia una presión más baja y son más débiles.	C— Los vientos superficiales tienden a virar a la derecha de los vientos a 2,000 pies y generalmente son más débiles.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué fuerza, en el hemisferio norte, actúa en ángulo recto con el viento y lo desvía hacia la derecha hasta que es paralelo a las isobaras?	3	A) Centrífuga.	B— Gradiente de presión.	C— Coriolis.
Las nubes, la niebla o el rocío siempre se formarán cuando	1	A: se condensa el vapor de agua.	B: el vapor de agua está presente.	C: la temperatura y el punto de rocío son iguales.
¿A qué condición meteorológica se refiere el término "punto de rocío"?	1	A— La temperatura a la que se debe enfriar el aire para saturarse.	B- la temperatura a la que la condensación y la evaporación son iguales.	C— La temperatura a la que siempre se formará el rocío.
La cantidad de vapor de agua que el aire puede contener depende en gran medida de	2	A— humedad relativa.	B- temperatura del aire.	C: estabilidad del aire.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué aumenta la tasa de crecimiento de las precipitaciones?	2	A— Acción advectiva.	B- corrientes ascendentes.	C— Movimiento ciclónico.
¿Qué condición de temperatura se indica si se encuentra nieve húmeda a su altitud de vuelo?	1	A— La temperatura está por encima de la congelación a su altitud.	B— La temperatura está por debajo del punto de congelación a su altitud.	C— Estás volando de una masa de aire caliente a una masa de aire frío.
La presencia de gránulos de hielo en la superficie es prueba de que	3	A hay tormentas eléctricas en la zona.	B: ha pasado un frente frío.	C: hay lluvia helada a mayor altitud.
¿Qué tipo de precipitación indica normalmente lluvia helada a mayores altitudes?	3	A: Nieve.	B: Granizo.	C: Pellets de hielo.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La estabilidad puede determinarse a partir de qué medida de la atmósfera?	2	A— Vientos de bajo nivel.	B: Tasa de caducidad ambiental.	C— Presión atmosférica.
¿Qué determina la estructura o el tipo de nubes que se forman como resultado de que el aire se vea obligado a ascender?	2	A— El método por el cual se levanta el aire.	B— La estabilidad del aire antes de que ocurra el levantamiento.	C— La cantidad de núcleos de condensación presentes después de que se produce el levantamiento.
El aire insaturado que fluye por la pendiente se enfriará a razón de aproximadamente (tasa de lapso adiabático seco)	1	A: 3°C por cada 1,000 pies.	B: 2°C por cada 1,000 pies.	C: 2,5 °C por cada 1.000 pies.
¿Qué tipo de nubes se formarán si se fuerza aire húmedo muy estable por la pendiente?	3	A: Primero nubes estratificadas y luego nubes verticales.	B: Nubes verticales con altura creciente.	C: Nubes estratificadas con poco desarrollo vertical.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué tipo de nubes se pueden esperar cuando una masa de aire inestable se ve obligada a ascender una ladera de una montaña?	3	A: Nubes en capas con poco desarrollo vertical.	B: Nubes estratificadas con considerables turbulencias asociadas.	C: Nubes con un amplio desarrollo vertical.
¿Cuál de las siguientes combinaciones de variables productoras de clima probablemente daría lugar a nubes de tipo cumuliforme, buena visibilidad, lluvias y posible hielo de tipo claro en las nubes?	3	A— Aire inestable, húmedo y sin mecanismo de elevación.	B: aire estable, seco y elevación orográfica.	C— Aire inestable, húmedo y levantamiento orográfico.
El sufijo "nimbus", utilizado para nombrar nubes, significa un	2	A: nube con un amplio desarrollo vertical.	B: nube de lluvia.	C: nube oscura masiva y imponente.
¿Cuáles son las cuatro familias de nubes?	3	A- Stratus, cumulus, nimbus, y cirrus.	B: nubes formadas por corrientes ascendentes, frentes, capas de aire de enfriamiento y precipitación en aire caliente.	C: Alto, medio, bajo y aquellos con un desarrollo vertical extenso.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Una nube alta se compone principalmente de	3	A— ozono.	B-núcleos de condensación.	C-cristales de hielo.
¿Qué familia de nubes tiene menos probabilidades de contribuir a la formación de hielo estructural en un avión?	2	A: Nubes bajas.	B: Nubes altas.	C: Nubes con un amplio desarrollo vertical.
¿Qué nubes tienen la mayor turbulencia?	2	A— Cúmulo imponente.	B— Cumulonimbus.	C— Altocumulus castellanus.
Nubes lenticulares estantes, en zonas montañosas, indican	2	A: una inversión.	B: aire inestable.	C: turbulencia.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La presencia de nubes lenticulares lenticulares de pie del altocúmulo es una buena indicación de	2	A: una corriente en chorro.	B: turbulencias muy fuertes.	C: condiciones de hielo pesadas.
Las nubes cumulus del buen tiempo indican a menudo	1	A: turbulencias en y por debajo del nivel de la nube.	B: mala visibilidad.	C: condiciones de vuelo suaves.
La niebla suele prevalecer en las zonas industriales debido a	2	A— Estabilización atmosférica alrededor de las ciudades.	B: una abundancia de núcleos de condensación de productos de combustión.	C: aumento de las temperaturas debido a la calefacción industrial.
¿Bajo qué condición se suele formar la niebla por advección?	1	A— Aire húmedo que se mueve sobre un suelo o un agua más fríos .	B: Aire cálido y húmedo que se asienta sobre una superficie fría en condiciones sin viento.	C— Una brisa terrestre que sopla una masa de aire frío sobre una corriente de agua caliente.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿En qué situación es más probable que se forme niebla por advección?	1	A— Una masa de aire que se mueve hacia el interior desde la costa en invierno.	B: Una brisa ligera que sopla aire más frío hacia el mar.	C: aire cálido y húmedo que se asienta sobre una superficie más cálida en condiciones sin viento.
¿En qué localidades es más probable que ocurra la niebla por advección?	1	A- Zonas costeras.	B-Laderas de las montañas.	C- Nivelar las zonas interiores.
¿Qué tipos de niebla dependen de un viento para existir?	3	A- Niebla de vapor y niebla de pendiente descendente.	B- Niebla inducida por precipitación y niebla de tierra.	C-niebla de advección y niebla de pendiente hacia arriba.
¿Qué situación es más propicia para la formación de niebla de radiación?	1	A— Aire cálido y húmedo sobre zonas bajas y planas en noches claras y tranquilas.	B— Aire húmedo y tropical que se mueve sobre agua fría y en alta mar.	C— El movimiento del aire frío sobre agua mucho más caliente.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué condiciones son favorables para la formación de niebla de radiación?	3	A: Aire húmedo que se mueve sobre un suelo o agua más fría.	B: Cielo nublado y viento ligero que se mueve saturado de aire caliente sobre una superficie fría.	C: Cielo despejado, poco o ningún viento, pequeña temperatura/punto de rocío extendido, y sobre una superficie terrestre.
¿Qué condiciones meteorológicas se pueden esperar cuando el aire húmedo fluye de una superficie relativamente cálida a una superficie más fría?	3	A: Mayor visibilidad.	B: Turbulencia convectiva debida al calentamiento superficial.	C— Niebla.
Una masa de aire es un cuerpo de aire que	3	A: tiene formaciones de nubes similares asociadas a él.	B: crea un cambio de viento a medida que se mueve a través de la superficie de la Tierra.	C: cubre un área extensa y tiene propiedades bastante uniformes de temperatura y humedad.
Las características generales del aire inestable son:	1	A: buena visibilidad, precipitaciones y nubes de tipo cumuliforme.	B: buena visibilidad, precipitación constante y nubes de tipo estratiiforme.	C: mala visibilidad, precipitaciones intermitentes y nubes de tipo cumuliforme.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Algunas de las características que podría esperarse ver con una masa de aire inestable son	3	A: nubes de nimbostratus y buena visibilidad de la superficie.	B: turbulencias y escasa visibilidad de la superficie.	C: turbulencia y buena visibilidad de la superficie.
¿Cuáles son las características de una masa de aire frío inestable que se mueve sobre una superficie cálida?	2	A— Nubes cumuliformes, turbulencias y poca visibilidad.	B: Nubes cumuliformes, turbulencias y buena visibilidad.	C: nubes estratiformes, aire liso y poca visibilidad.
¿Cuál es una característica del aire estable?	2	A: Nubes cumulus de buen tiempo.	B: Nubes estratiformes.	C: visibilidad ilimitada.
¿Cuáles son las características del aire estable?	3	A: Buena visibilidad, precipitación constante y nubes de tipo estratos	B: mala visibilidad, precipitaciones intermitentes y nubes de tipo cúmulo.	C: visibilidad deficiente, precipitación constante y nubes de estratotipo.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Precipitación constante, a diferencia de chubascos, que precede a un frente es una indicación de	3	A: nubes estratiiformes con turbulencia moderada.	B: nubes cumuliformes con poca o ninguna turbulencia.	C: nubes estratiiformes con poca o ninguna turbulencia.
Las ondas frontales se forman normalmente en	1	A: frentes fríos o frentes estacionarios de movimiento lento.	B: frentes cálidos de movimiento lento y frentes ocluidos fuertes.	C: frentes fríos o frentes cálidos que se mueven rápidamente.
¿Qué fenómeno meteorológico está siempre asociado con el paso de un sistema frontal? A— Un cambio de viento.	1	A— Un cambio de viento.	B— Una disminución brusca de la presión.	C: Nubes, ya sea delante o detrás del frente
Si vuelas en turbulencias severas, ¿qué condición de vuelo debes intentar mantener?	2	A. Velocidad aérea constante	B. Actitud de vuelo nivelado .	C: altitud y velocidad aérea constantes.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Si se encuentra una turbulencia grave durante su vuelo IFR, el avión debe reducirse a la velocidad de maniobra de diseño porque el	2	A: se incrementará la maniobrabilidad del avión.	B: se disminuirá la cantidad de exceso de carga que se puede imponer en el ala.	C: el avión se estancará en un ángulo de ataque más bajo, dando un mayor margen de seguridad.
Un piloto que informe de turbulencias que momentáneamente causen cambios leves y erráticos en la altitud y/o la actitud debe informarlo como	1	A: turbulencia ligera.	B: turbulencia moderada.	C: cambios ligeros.
¿Cuáles son los requisitos para la formación de una tormenta eléctrica?	3	A: Una nube cúmulo con suficiente humedad.	B: un frente frío que empuja hacia un área de aire húmedo y estable.	C: humedad suficiente, una tasa de desfase inestable y una acción de elevación.
¿Qué fenómeno meteorológico señala el comienzo de la etapa madura de una tormenta eléctrica?	1	A- El inicio de la lluvia en la superficie.	B- la tasa de crecimiento de la nube es máxima.	C- Fuertes turbulencias en la nube.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante el ciclo de vida de una tormenta eléctrica, ¿qué etapa se caracteriza predominantemente por corrientes descendentes?	2	A— Cúmulo.	B-- Disipación.	C— Maduro.
¿Qué es una indicación de que se han desarrollado corrientes descendentes y la célula de tormenta eléctrica ha entrado en la etapa madura?	2	A— La parte superior del yunque ha completado su desarrollo.	B: la precipitación comienza a caer desde la base de la nube.	C— Se forma un frente de ráfaga.
¿Dónde se desarrollan con mayor frecuencia las líneas de squall?	3	A— En un frente ocluido.	B— En una masa de aire frío.	C— Por delante de un frente frío.
Si se reportan squalls en su destino, ¿qué condiciones de viento debe anticipar?	1	A: Aumentos repentinos de la velocidad del viento de al menos 16 nudos, que se elevan a 22 nudos o más, con una duración mínima de 1 minuto.	B: ráfagas máximas de al menos 35 nudos durante un período sostenido de 1 minuto o más.	C: variación rápida en la dirección del viento de al menos 20° y cambios en la velocidad de al menos 10 nudos entre picos y calmas.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué tormentas eléctricas generalmente producen las condiciones más severas, como granizo intenso y vientos destructivos?	3	A— Frente cálido.	B— Línea Squall.	C— Masa de aire.
¿Qué indica el término "tormentas eléctricas incrustadas"?	3	A— Las tormentas eléctricas severas se incrustan dentro de una línea de borrascas.	B: Se prevé que las tormentas eléctricas se desarrollen en una masa de aire estable.	C— Las tormentas eléctricas están oscurecidas por masivas capas de nubes y no se pueden ver.
¿Qué fenómeno meteorológico está siempre asociado con una tormenta eléctrica?	1	R— Relámpago.	B— Lluvias intensas.	C— Gotas de lluvia sobre enfriadas.
¿Qué procedimiento se recomienda si un piloto debe penetrar involuntariamente la actividad de tormenta eléctrica incrustada?	3	A— Invertir la aeronave que se dirige o proceder hacia un área de condiciones VFR conocidas.	B: reduzca la velocidad del aire a la velocidad de maniobra y mantenga una altitud constante.	C: ajuste la potencia para la velocidad de penetración de turbulencia recomendada e intente mantener una actitud de vuelo nivelada.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es la duración esperada de un microburst individual?	3	A- Dos minutos con vientos máximos que duran aproximadamente 1 minuto.	B- un microburst puede continuar hasta por 2 a 4 horas.	C- Rara vez más de 15 minutos desde el momento en que la ráfaga golpea el suelo hasta la disipación.
Las corrientes descendentes máximas en un encuentro de microburst pueden ser tan fuertes como	3	A: 8,000 pies por minuto.	B: 7.000 pies por minuto.	C: 6.000 pies por minuto.
Una aeronave que se encuentra con un viento en contra de 45 nudos, dentro de un microburst, puede esperar una cizalladura total a través de la microburst de	3	A-40 nudos.	B-80 nudos.	C- 90 nudos.
(Consulte la figura 13.) Si está involucrado en un encuentro con microburst, ¿en qué posiciones de la aeronave se producirá la corriente descendente más severa?	3	A- 4 y 5.	B: 2 y 3.	C- 3 y 4.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 13.) Al penetrar en un microburst, ¿qué aeronave experimentará un aumento en el rendimiento sin un cambio en el tono o la potencia?	3	A— 3.	B— 2.	C— 1.
(Refiera al cuadro 13.) ¿La aeronave en la posición 3 experimentará qué efecto en un encuentro de microburst?	3	A— Viento en contra decreciente.	B: aumento del viento de cola.	C— Fuerte corriente descendente.
(Consulte la Figura 13.) ¿Qué efecto tendrá un encuentro de microburst sobre la aeronave en la posición 4?	1	A— Fuerte viento de cola.	B— Fuerte corriente ascendente.	C: aumento significativo del rendimiento.
(Refiera al cuadro 13.) ¿Cómo se verá afectada la aeronave en la posición 4 por un encuentro de microburst?	2	A: El rendimiento aumenta con un viento de cola y una corriente ascendente.	B: el rendimiento disminuye con un viento de cola y una corriente descendente.	C: el rendimiento disminuye con un viento en contra y una corriente descendente.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué condiciones resultan en la formación de escarcha?	3	A— La temperatura de la superficie colectora está en o por debajo del punto de congelación y pequeñas gotas de humedad están cayendo.	B— Cuando se forma rocío y la temperatura está por debajo del punto de congelación.	C— La temperatura de la superficie colectora está por debajo del punto de rocío del aire circundante y el punto de rocío es más frío que de congelación.
¿En qué entorno meteorológico es más probable que la formación de hielo estructural de las aeronaves tenga la tasa más alta de acumulación?	3	A— Nubes cumulonimbus.	B— Alta humedad y temperatura de congelación.	C— Lluvia congelada.
¿Cuál es una consideración operacional si se vuela en la lluvia que se congela con el impacto?	2	A— Usted ha volado en un área de tormentas eléctricas.	B— Las temperaturas están por encima del punto de congelación a una altitud más alta.	C— Has volado a través de un frente frío.
Los datos de prueba indican que el hielo, la nieve o las heladas tienen un espesor y similar rugosidad media o grueso al papel de lija en el borde de ataque y la superficie superior de un perfil aerodinámico	3	A: reducir la sustentación hasta en un 50 por ciento y aumentar la resistencia hasta en un 50 por ciento.	B: aumentar la resistencia y reducir la sustentación hasta en un 25 por ciento.	C: reducir la sustentación hasta en un 30 por ciento y aumentar la resistencia en un 40 por ciento.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante un vuelo IFR EN CROSS COUNTRY recogió escarcha que estima tiene 1/2 "de espesor en el borde de ataque de las alas. Ahora está por debajo de las nubes a 2000 pies AGL y se está acercando a su aeropuerto de destino bajo VFR. La visibilidad bajo las nubes es de más de 10 millas, los vientos en el aeropuerto de destino son de 8 nudos justo en la pista, y la temperatura de la superficie es de 3 grados centígrados. Usted decide:	1	A: utilice una velocidad de aproximación y aterrizaje más rápida de lo normal.	B: acercarse y aterrizar a su velocidad normal ya que el hielo no es lo suficientemente grueso como para tener ningún efecto notable.	C: vuele su enfoque más lento de lo normal para disminuir el efecto de "enfriamiento del viento" y romper el hielo.
¿Por qué las heladas se consideran peligrosas para la operación de vuelo?	3	R: Frost cambia la forma aerodinámica básica del perfil aerodinámico.	B: las heladas disminuyen la efectividad del control.	C: las heladas causan una separación temprana del flujo de aire, lo que resulta en una pérdida de sustentación.
La formación de escarcha en el ala de un avión causará	2	A: un cambio en la forma aerodinámica básica del ala.	B: una interrupción del flujo de aire suave sobre el ala.	C: el avión se aerotransporte a una velocidad más lenta.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Quando se detecta la formación de hielo, en particular mientras se opera una aeronave sin equipo de deshielo, el piloto debe	3	A: vuele a un área con precipitación líquida.	B: volar a una altitud más baja.	C: dejar el área de precipitación o ir a una altitud donde la temperatura esté por encima de la congelación.
La formación de hielo en el plano de cola puede detectarse mediante	3	A: una disminución lenta y constante de la altitud.	B: aletas que no funcionan.	C: un cambio repentino en la fuerza del elevador o un tono de nariz hacia abajo no comandado.
Si se detecta hielo en el plano de cola o una parada del plano de cola, el piloto debe	3	A: baje las aletas para disminuir la velocidad del aire.	B: disminuir la potencia a VFE .	C: retraer las aletas y aumentar la potencia.
¿Qué es cierto con respecto a la formación de hielo?	1	A- La formación de hielo pesada en el borde de ataque no es tan mala como la formación de hielo ligero en la superficie superior.	B- El hielo liso en la superficie superior causará problemas mínimos, si es que los hay.	C- La formación de hielo ligera es peor que la formación de hielo pesada.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es la razón más probable para abofetear o vibrar después de extender las aletas durante o salir de las condiciones de hielo?	1	A— Incipiente parada del avión de cola.	B: Stall aerodinámico debido al aumento del ángulo de ataque.	C: Inestabilidad aerodinámica debida a la acumulación de hielo delante de los alerones.
La mejor técnica para usar deicing boots es	2	A: permita que el hielo se construya primero para reducir la probabilidad de "puente sobre hielo".	B: utilícelos inmediatamente después de la detección visual de cualquier hielo.	C: ciclo varias veces después de salir para obtener un ala limpia.
¿Cómo deben usarse las deicing boots después de salir de condiciones de hielo?	2	A: no es necesario accionar las botas después de dejar las condiciones de formación de hielo.	B: continúe ciclando las botas varias veces para eliminar el hielo residual que queda después de la operación normal	C— Solo continúe ciclando las botas si le preocupa que el hielo pueda seguir acumulándose
El aspecto más peligroso de la formación de hielo estructural es que	3	A: puede causar rotura de antenas.	B: puede causar bloqueo del tubo pitot y/o puertos estáticos que afectan a los instrumentos de la aeronave.	C: puede provocar una degradación aerodinámica, incluida la pérdida de sustentación.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Evitar que el hielo cause un peligro para las aeronaves que han sido certificados para volar en condiciones de hielo conocidas se logra mediante.1. Rociar alcohol o solución de glicol en la aeronave antes del despegue.2. Un sistema de desbaste en la aeronave.3. Un sistema anticongelante en la aeronave. ¿Qué afirmación es cierta?	1	A— Las tres afirmaciones son verdaderas.	B--sólo las declaraciones 2 y 3 son verdaderas.	C— Sólo la declaración 1 es verdadera.
¿Cuál es el propósito de un ala weeping?	2	A- El ala weeping se puede usar en lugar de spoilers para ralentizar el avión.	B- El ala llorando proporciona protección de vanguardia contra la formación de hielo.	C- el ala llorando proporciona una comba adicional para la elevación aerodinámica.
¿Qué deben hacer los pilotos si se detecta hielo mientras también experimentan una condición de balanceo?	2	A: Baje las aletas para disminuir la velocidad del aire.	B: establece la potencia y el ángulo de ataque para un descenso controlado.	C: retraer las aletas y aumentar la potencia.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué función de piloto automático debe desactivar si se sospecha que hay hielo?	3	A: Modo HDG (encabezado).	B: modo auto approach (APP).	C: apague el piloto automático.
Una práctica generalmente recomendada para el uso del piloto automático durante el vuelo de crucero en condiciones de hielo es	2	A: mantener el piloto automático enganchado mientras se supervisa el sistema.	B: desenganchar periódicamente el piloto automático y volar manual el avión.	C: desenganche periódico y vuelva a enganchar inmediatamente la función de retención de altitud.
En la salida inicial después del despegue y con el piloto automático enganchado, se encuentran con condiciones de hielo. En esta situación se puede esperar	1	A: hielo que se acumula en la parte inferior de las alas debido a la mayor AOA.	B: el piloto automático para mantener la velocidad vertical, si las botas antiicing están funcionando.	C: el aumento del flujo de aire bajo las alas para evitar la acumulación de hielo.
Si se sospecha de hielo en un avión equipado con equipo de deshielo, el piloto debe	2	A: primero confirmar el hielo con la luz de hielo antes de desplegar las botas neumáticas.	B: operar el sistema neumático deicing varias veces para limpiar el hielo.	C: opere el sistema de desbaste neumático una vez para dar tiempo a la remoción del hielo.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Al utilizar sistemas de deshielo a bordo en condiciones de formación de hielo, debe tener en cuenta que	1	A: habrá hielo residual o en alguna etapa de interciclo en las alas.	B: la acumulación de hielo residual o interciclo es poco probable si el sistema de deshielo se activa antes de entrar en condiciones de formación de hielo.	C: se puede esperar que el hielo acumulado durante el vuelo de crucero puede esperarse que tenga poco efecto durante las operaciones de aproximación o aterrizaje.
El primer lugar donde es probable que se forme hielo en un avión es el	2	A: alas.	B: plano de cola.	C: parabrisas.
Si un piloto encuentra llovizna helada, puede suponer que	1	A: hay aire más cálido arriba.	B: la llovizna helada se acumulará como hielo de rima.	C: dado que la llovizna helada está sobreenfriada, no es una preocupación para la formación de hielo estructural.
Al volar a través de gotas de agua sobre enfriadas, el primer signo de acumulación estructural de hielo sería	2	A: el borde de ataque de las alas.	B: en sondas y antenas.	C: el parabrisas.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué medidas debe tomar el piloto en caso de sospecha de formación de hielo en el avión de cola durante una aproximación?	2	R: Deje el piloto automático encendido para ayudar a volar la aproximación.	B: utilice solapas parciales o nulas y ningún piloto automático.	C: Vuele a mano la aproximación hasta la IAF y luego use el piloto automático.
Espera que se forme hielo claro en el borde de ataque de los perfil aerodinámicos cuando	2	A: el agua líquida y la nieve se combinan con el hielo.	B: las temperaturas están cerca de la congelación, hay un gran volumen de precipitación de agua líquida y la aeronave está a altas velocidades de aire.	C: la precipitación es de pequeñas gotas y el avión está a baja velocidad.
Al volar a través de nubes estratiformes, la mejor manera de aliviar la formación de hielo es mediante	1	A: cambiar la altitud a una con temperaturas por encima del punto de congelación o cuando las temperaturas sean más frías que -10 °C.	B: salir lentamente de la capa de hielo.	C: siempre descendiendo para encontrar aire caliente debajo.
¿Dónde se produce la cizalladura del viento?	3	A— Exclusivamente en tormentas eléctricas.	B— Siempre que se produzca una disminución brusca de la presión y/o la temperatura.	C— Con un cambio de viento o un gradiente de velocidad del viento en cualquier nivel de la atmósfera.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es una característica importante de la cizalladura del viento?	3	A— Se asocia principalmente con los vórtices laterales generados por las tormentas eléctricas.	B— Por lo general, existe solo en las cercanías de tormentas eléctricas, pero se puede encontrar cerca de una fuerte inversión de temperatura.	C— Puede estar asociado con un cambio de viento o un gradiente de velocidad del viento en cualquier nivel de la atmósfera.
¿Cuál es una característica importante de la cizalladura del viento?	3	A— Es una condición atmosférica que se asocia exclusivamente a zonas de convergencia.	B— El fenómeno de Coriolis en masas de aire de alto y bajo nivel es la principal fuerza generadora.	C— es una condición atmosférica que puede estar asociada con una inversión de temperatura de bajo nivel, una corriente en chorro o una zona frontal.
¿Cuál es una característica de la cizalladura del viento de bajo nivel en lo que se refiere a la actividad frontal?	1	A— Con un frente cálido, el período más crítico es antes de que el frente pase por el aeropuerto.	B— Con un frente frío, el período más crítico es justo antes de que el frente pase por el aeropuerto.	C— La turbulencia siempre existirá en condiciones de cizalladura del viento.
La cizalladura peligrosa del viento se encuentra comúnmente cerca del suelo	3	A: durante los períodos en que la velocidad del viento es superior a 35 nudos.	B: durante los períodos en que la velocidad del viento es más fuerte que 35 nudos y cerca de los valles de montaña.	C: durante períodos de fuerte inversión de temperatura y cerca de tormentas eléctricas.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Dónde se puede encontrar la cizalladura del viento asociada con una tormenta eléctrica? Elija la respuesta más completa.	3	A— Delante de la celda de tormenta eléctrica (lado del yunque) y en el lado derecho de la celda.	B: delante de la celda de tormenta eléctrica y directamente debajo de la celda.	C— En todos los lados de la celda de la tormenta eléctrica y directamente debajo de la celda.
Al pasar a través de una cizalladura brusca del viento que implica un cambio de un viento de cola a un viento de frente, ¿qué gestión de energía se requeriría normalmente para mantener una velocidad aérea constante indicada y una pendiente de planeo en el ILS?	2	A: Potencia superior a la normal inicialmente, seguida de un aumento adicional a medida que se encuentra la cizalladura del viento, y luego una disminución.	B: potencia inferior a la normal inicialmente, seguida de una nueva disminución a medida que se encuentra la cizalladura del viento, y luego un aumento.	C: potencia superior a la normal inicialmente, seguida de una disminución a medida que se encuentra la cizalladura, y luego un aumento.
Mientras vuela una pendiente de planeo de 3°, un viento de cola constante corta a un viento en calma. ¿Qué condiciones debe esperar el piloto?	3	R— La velocidad del aire y la actitud de cabeceo disminuyen y hay una tendencia a ir por debajo de la pendiente de deslizamiento.	B: La velocidad del aire y la actitud de cabeceo aumentan y hay una tendencia a ir por debajo de la pendiente de deslizamiento.	C— La velocidad del aire y la actitud de cabeceo aumentan y hay una tendencia a ir por encima de la pendiente de deslizamiento.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
El empuje se logra para mantener el IAS, y la pendiente de deslizamiento se está volando. ¿Qué características se deben observar cuando un viento en contra corta para ser un viento de cola constante?	2	A— ACTITUD DE INCLINACION: Aumenta; EMPUJE REQUERIDO: Aumentado, luego reducido; VELOCIDAD VERTICAL: Aumenta; IAS: Aumenta, luego disminuye a la velocidad de aproximación.	B— ACTITUD DE INCLINACION: Disminuye; EMPUJE REQUERIDO: Aumentado, luego reducido; VELOCIDAD VERTICAL: Aumenta; IAS: Disminuye, luego aumenta a la velocidad de aproximación.	C— ACTITUD DE INCLINACION: Aumenta; EMPUJE REQUERIDO: Reducido, luego aumentado; VELOCIDAD VERTICAL: Disminuye; IAS: Disminuye, luego aumenta a la velocidad de aproximación.
Mientras vuela una pendiente de planeo de 3°, un viento de frente corta a un viento de cola. ¿Qué condiciones debe esperar el piloto en la pendiente de planeo?	1	A— La velocidad del aire y la actitud de cabeceo disminuyen y hay una tendencia a ir por debajo de la pendiente de deslizamiento.	B-- La velocidad del aire y la actitud de cabeceo aumentan y hay una tendencia a ir por encima de la pendiente de deslizamiento.	C— La velocidad del aire y la actitud de cabeceo disminuyen y hay una tendencia a permanecer en la pendiente de deslizamiento.
Cuando se realiza un ascenso o descenso a través de una zona de inversión o cizalladura del viento, el piloto debe estar alerta para ¿cuál de los siguientes cambios en el rendimiento del avión?	2	A— Una velocidad de ascenso rápida y una velocidad de descenso lenta.	B-- Un cambio repentino en la velocidad del aire.	C— Una oleada repentina de empuje.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Un techo se define como la altura de la	3	A: capa más alta de nubes en alto que cubre más de 6/10 del cielo.	B: capa más baja de nubes que contribuyó a la nubosidad general.	C: capa más baja de nubes o fenómenos de oscurecimiento en alto que se reportan como rotos o nublados.
La estación que origina el siguiente informe meteorológico tiene una elevación de campo de 1,300 pies MSL. Desde la parte inferior de la capa de nubes nubladas, ¿cuál es su grosor? (Las tope de los OVC se reportan a 3,800 pies). SPECI KOKC 2228Z 28024G36KT 3/4SM BKN008 OVC020 28/23 A3000	1	A— 500 pies.	B-- 1,700 pies.	C— 2,500 pies.
La estación reportando este Reporte de Clima de Aviación Rutinario tiene una elevación de campo de 620 pies. Si la cubierta del cielo reportada es una capa continua, ¿cuál es su grosor? (Las cimmas de OVC se reportan a 6,500 pies). METAR KMDW 121856Z AUTO 32005KT 1 1/2SM +RABR OVC007 17/16 A2980	1	A: 5,180 pies.	B: 5,800 pies.	C: 5,880 pies.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué se entiende por la entrada en la sección de comentarios del informe de superficie METAR para KBNA? METAR KBNA 211250Z 33018KT 290V260 1/2SM R31/2700FT +SN BLSNFG VV008 00/M03 A2991 RMK RAE42SNB42	3	A- El viento es variable de 290° a 360.	B- Nieve y niebla en la pista 31.	C-La lluvia terminó 42 pasada la hora, la nieve comenzó 42 pasada la hora.
¿Qué condición significativa del cielo se reporta en esta observación metar? METAR KBNA 1250Z 33018KT 290V360 1/2SM R31/2700FT +SN BLSNFG VV008 00/M03 A2991 RMK RERAE42SNB42	2	A— El techo de la pista 31 es de 2700 pies.	B-- el cielo está oscurecido con una visibilidad vertical de 800 pies.	C— El techo medido es de 300 pies nublados.
El cuerpo de un pronóstico de aeródromo terminal (TAF) cubre una proximidad geográfica dentro de un	2	A: Radio de 5 millas náuticas del centro de un aeropuerto.	B: radio de 5 millas desde el centro de un complejo de pistas aeroportuarias.	C: radio de 5 a 10 millas desde el centro de un complejo de pistas aeroportuarias.
¿Qué producto meteorológico es una declaración concisa del clima esperado para el complejo de pistas de un aeropuerto?	3	A— Previsión de área.	B--Gráficos de representación meteorológica.	C— Pronostico del Aeródromo Terminal.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Se indicará una entrada de viento "VRB" en un TAF cuando el viento sea	2	A: 3 nudos o menos.	B: 6 nudos o menos.	C: 9 nudos o menos.
Quando la visibilidad es mayor que 6 SM en un TAF se expresa como	2	A— 6PSM.	B— P6SM.	C— 6SMP.
¿Cuál es el viento pronosticado en 1800Z en el siguiente TAF? KMEM 091740Z 1818 00000KT 1/2SM RA FG OVC005=	1	A- Calmo	B- Desconocido.	C— No registrado.
¿De qué fuente primaria debe obtener información sobre el clima que se espera que exista en su destino en su hora estimada de llegada?	3	A— Gráfico de representación del tiempo.	B— Gráficos de análisis de superficie.	C— Pronostico del Aeródromo Terminal.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es el pronóstico de cizalladura del viento en el siguiente TAF? TAF KCVG 231051Z 231212 12012KT 4SM -RA BR OVC008 WS005/27050KT TEMPO 1719 1/2SM -RA FG FM1930 09012KT 1SM -DZ BR VV003 BECMG 2021 5SM HZ=	3	A: 5 pies AGL de 270° a 50 KT.	B— 50 pies AGL de 270° a 50 KT.	C--500 pies AGL desde 270° a 50 KT.
Para determinar mejor las condiciones meteorológicas generales previstas que abarquen una región de información de vuelo, el piloto debe referirse a:	1	A: Previsión gráfica para la aviación (GFA).	B: Gráficos de representación meteorológica.	C: Mapas satelitales.
(Consulte la Figura 260.) ¿Cuál es el período válido para el pronóstico de superficie de aviación CONUS?	3	A— 1355 UTC.	B— 1655 UTC.	C— 1600 UTC.
(Refiera al cuadro 261.) El tipo de precipitación que se prevé que ocurra sobre el sur de ND (área C) es	1	A— Lluvia helada.	40B— Llovizna helada.	C— Nieve moderada

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 260.) La visibilidad de la superficie sobre la parte occidental del estado de Washington (área A) pronosticada a +3 horas es predominantemente	2	A— 0 – 1 SM.	B— 3 – 5 SM.	C— 1 – 3 SM.
(Consulte la figura 262.) Se pronostica que las condiciones climáticas que causan una visibilidad limitada a lo largo de las aguas costeras del sur de California (área B) serán	3	A— Lluvias moderadas a fuertes.	B— Niebla parcial.	C. Niebla.
(Consulte la figura 262.) Se pronostica que los vientos superficiales sobre el este del estado de Washington (área A) serán	1	A— 10 nudos con ráfagas de hasta 30 nudos.	B: 20 nudos con ráfagas de hasta 30 nudos.	C— 30 nudos.
(Refiera al cuadro 263.) Se prevé que los límites máximos sobre el sur de Texas (área C) sean	3	A. SCT.	B— BKN.	C— OVC.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 266.) La precipitación a través de Washington y Oregon es predominante	1	A— Lluvias ligeras y chubascos.	B— Lluvias intensas.	C— Lluvia helada.
(Consulte la Figura 268.) ¿Qué condiciones meteorológicas pronosticadas debe esperar a lo largo de la costa de California (área C)?	2	A— Niebla y visibilidad 0 – 1 SM.	B— Niebla y visibilidad 3 – 5 SM.	C: capa de nublado bajo y condiciones IFR.
(Consulte la figura 269.) Se prevé que la cobertura de nubes alrededor del área B en Aviation Cloud Forecast sea pronosticado	1	A— Bases en 6,000' tops en 7,000.	B-- BRKN supera los 7.000'.	C— OVC en 7.000'.
¿Qué es cierto en lo que respecta a la utilización de radares para el reconocimiento de determinadas condiciones meteorológicas?	1	A: El radarscope no proporciona ninguna garantía de evitar las condiciones meteorológicas del instrumento.	B: La evitación del granizo está asegurada cuando se vuela entre y sólo libre de los ecos más intensos.	C: El área despejada entre ecos intensos indica que el avistamiento visual de tormentas se puede mantener al volar entre los ecos.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Los pilotos en vuelos IFR que busquen asistencia para evitar el clima en vuelo de ATC deben tener en cuenta que	1	A: Las limitaciones del radar ATC y la congestión de frecuencia pueden limitar la capacidad de los controladores para proporcionar este servicio.	B: el tiempo severo de circunnavegación solo puede acomodarse en las áreas en ruta lejos de las terminales debido a la congestión.	C: ATC Narrow Band Radar does not provide the controller with weather intensity capability.
Si se encuentra con hielo en vuelo y ATC le pide que informe sus condiciones, ¿cuáles son los valores oficiales de hielo reportables que se espera que use?	2	A:4170 Ligeros, moderado, severo, extremo.	B: Traza, ligera, moderada, grave.	C: Pocos, ligeros, moderados, severos.
Interprete este PIREP. MRB UA/OV MRB/TM1430/FL060/TPC182/SK BKN BL/WX RA/TB MDT	3	A— Techo 6,000 pies intermitentemente por debajo de los truenos moderados; turbulencia que aumenta hacia el oeste.	B: FL 60.000, intermitentemente por debajo de las nubes; lluvia moderada, turbulencias que aumentan con el viento.	C— A 6,000 pies; entre capas; turbulencia moderada; lluvia moderada.
¿Qué respuesta interpreta más de cerca el siguiente PIREP? UA/OV OKC 063064/TM 1522/FL080/TP C172/TA M04/ WV 245040/TB LGT/RM EN CLR	1	A-64 millas náuticas en la radial de 63 grados desde Oklahoma City VOR a las 1522 UTC, nivel de vuelo 8,000 pies. El tipo de avión es un Cessna 172.	B— Reportado por un Cessna 172, turbulencia y rima ligera guinda en subida a 8,000 pies.	C- 63 millas náuticas en la radial de 64 grados desde Oklahoma City, tormenta eléctrica y lluvia ligera a las 1522 UTC.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué valores se utilizan para los pronósticos de vientos en alto?	3	A— Dirección magnética y nudos.	B— Dirección magnética y MPH.	C— Dirección verdadera y nudos
¿Qué dirección y velocidad del viento está representada por la entrada 9900 + 00 para 9,000 pies, en un pronóstico de vientos y temperaturas en alto (FB)?	1	A. Luz y variable; menos de 5 nudos.	B: Vientos de vórtice superiores a 200 nudos.	C— Luz y variable; menos de 10 nudos.
¿Cuándo se omite la temperatura a una de las altitudes pronosticadas en un lugar o estación específica en el Pronóstico de vientos y temperaturas en alto (FB)?	2	A— Cuando la temperatura es estándar para esa altitud.	B: para la altitud de 3,000 pies (nivel) o cuando el nivel está dentro de los 2,500 pies de la elevación de la estación.	C— Sólo cuando se omiten los vientos para esa altitud (nivel).
¿Cuándo se omite el grupo de vientos en una de las altitudes pronosticadas en un lugar o estación específica en el Pronóstico de vientos y temperaturas en alto (FB)? Cuando el viento	3	A: es inferior a 5 nudos.	B: es inferior a 10 nudos.	C: a la altitud está a menos de 1,500 pies de la elevación de la estación.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Decodificar el extracto del Pronóstico de vientos y temperatura en alto (FB) para OKC a 39,000 pies. FT 3000 6000 39000 OKC 830558	2	A— Viento 130° a 50 nudos, temperatura -58°C.	B— Viento 330° a 105 nudos, temperatura -58°C.	C: Viento de 330° a 205 nudos, temperatura -58°C.
(Consulte la Figura 2.) ¿Qué dirección aproximada del viento, velocidad y temperatura (en relación con isa) debe esperar un piloto al planificar un vuelo sobre PSB en FL 270?	3	A— 260° magnetic at 93 knots; ISA +7°C.	B— 280° true at 113 knots; ISA +3°C.	C— 255° true at 93 knots; ISA +6°C.
(Consulte la Figura 2.) ¿Qué dirección aproximada del viento, velocidad y temperatura (en relación con isa) debe esperar un piloto al planificar un vuelo sobre ALB en FL 270?	3	A: 270° magnético a 97 nudos; ISA -4°C.	B: 260° de verdad a 110 nudos; ISA +5°C.	C: 275° de verdad a 97 nudos; ISA +4°C.
(Consulte la Figura 2.) ¿Qué dirección aproximada del viento, velocidad y temperatura (en relación con isa) debe esperar un piloto al planificar un vuelo sobre EMI en FL 270?	1	A: 265° TRUE; 100 nudos; ISA +3°C.	B: 270° TRUE; 110 nudos; ISA +5°C.	C: 260° TRUE; 100 nudos; ISA -5°C.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Una estación pronostica que el viento y la temperatura en alto a FL 390 serán 300° a 200 nudos; temperatura - 54°C. ¿Cómo se codificarían estos datos en el FB?	2	A-300054.	B- 809954.	C-309954.
¿Cuándo se emiten los boletines de vigilancia meteorológica severa (WW)?	3	A- Cada 12 horas según sea necesario.	B- cada 24 horas según sea necesario.	C- No programado y emitido según sea necesario.
Los SIGMETs se emiten como advertencia de condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas	2	A--en particular, a las aeronaves ligeras.	B— a todas las aeronaves.	C: sólo para operaciones de aeronaves ligeras.
¿Qué condición meteorológica se emite en forma de SIGMET (WS)?	1	A: Tormentas generalizadas de arena o polvo que afecten al menos a 3,000 millas cuadradas o un área que se considere que tiene un efecto significativo en la	B: Guinda moderada.	C: Vientos sostenidos de 30 nudos o más en la superficie.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
		seguridad de las operaciones de las aeronaves.		
Un piloto que planea partir a las 1100Z en una luz IFR está particularmente preocupado por el peligro de la formación de hielo. ¿Qué fuentes reflejan la información más precisa sobre las condiciones de formación de hielo (actuales y previstas) en el momento de la salida?	3	A— Gráfico pronóstico meteorológico significativo de bajo nivel y pronóstico de área.	B-- la previsión de área y el gráfico de nivel de congelación.	C— Informes meteorológicos piloto (PIREPs), AIRMETs y SIGMETs.
¿Cuál es el período máximo de previsión para las AIRMETs?	3	A- Dos horas.	B- Cuatro horas.	C- Seis horas.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Las AIRMET se emiten de forma periódica cada	3	A: 15 minutos después de la hora solamente.	B: 15 minutos hasta que se cancele el AIRMET.	C: seis horas.
Considere este AIRMET que incluye su ruta de vuelo: DFWS WA 211445 AIRMET IFR... VALE TX DE FIN A TXK A HOU A LBB PARA FIN CIG DEBAJO 010. CONDS ENDG 15-18Z. Esto indica	3	R: habrá hielo en las nubes por debajo de los 1,000 pies MSL.	B: la visibilidad será inferior a 3 SM hasta 15Z.	C: la zona tendrá techos bajos antes del 15Z.
¿Qué información proporciona una Perspectiva Convectiva (AC)?	2	A- Describe áreas de probable formación de hielo y turbulencia severas o extrema durante las próximas 24 horas.	B— Proporciona perspectivas de actividad de tormentas eléctricas generales y severas durante las siguientes 24 horas.	C: indica áreas de probable turbulencia convectiva y el grado de inestabilidad en la atmósfera superior (por encima de 500 MB).
¿Qué pronóstico del tiempo describe las perspectivas de una cobertura de área de tormentas eléctricas severas y generales durante las siguientes 24 horas?	2	A-Previsión del aeródromo terminal.	B- Perspectiva convectiva.	C- Tabla de resumen del radar.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
What does a Convective Outlook (AC) describe for a following 24 hour period?	1	A— Areas of slight, moderate, or high risk of severe thunderstorms.	B— A severe weather watch bulletin.	C— When forecast conditions are expected to continue beyond the valid period.
El gráfico de análisis de superficie representa	3	A: sistemas de presión reales, ubicaciones frontales, cimas de nubes y precipitaciones en el momento que se muestra en el gráfico.	B: ubicaciones frontales y movimiento esperado, centros de presión, cobertura de nubes y obstrucciones a la visión en el momento de la transmisión de la carta.	C: posiciones frontales reales, patrones de presión, temperatura, punto de rocío, viento, clima y obstrucciones a la visión en el momento válido de la carta.
¿Qué información de planificación de vuelo puede obtener un piloto de las cartas de presión constante?	3	A— Turbulencias de aire despejadas y condiciones de hielo.	B--Niveles de cobertura de nubes generalizada.	C— Vientos y temperaturas en alto
¿Qué conclusión(s) se pueden extraer de una tabla de presión constante de 500 milibares para un vuelo planificado en FL 180?	2	A: Los vientos en alto en FL180 generalmente fluyen a través de los contornos de altura.	B— Se puede aproximar la temperatura observada, el viento y la dispersión de la temperatura/punto de rocío a lo largo de la ruta propuesta.	C: las altas, bajas, valles y crestas superiores se representarán mediante el uso de líneas de igual presión.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
El gráfico pronóstico meteorológico significativo de bajo nivel representa las condiciones meteorológicas	1	A: que se prevé que existan en un momento válido que se muestra en el gráfico.	B: tal y como existían en el momento en que se preparó el gráfico.	C: que existía en el momento en que se muestra en el gráfico, que es aproximadamente 3 horas antes de que se reciba el gráfico.
Una tabla pronóstica representa las condiciones	3	A-existentes en la superficie durante las últimas 6 horas.	B-que actualmente existen desde el nivel de 1.000 milibares hasta el nivel de 700 milibares. C	C-se prevé que exista en un momento específico en el futuro
¿Qué condiciones meteorológicas se representan en un gráfico pronóstico?	3	A- Condiciones existentes en el momento de la observación.	B-Interpretación de las condiciones meteorológicas de las zonas geográficas entre estaciones de notificación.	C-condiciones previstas para existir en un momento específico que se muestra en el gráfico.
(Refiera al cuadro 7.) ¿Qué condiciones climáticas se representan alrededor del área 7?	1	A- Cumulonimbus ocasional, cobertura del cielo de 4/8 a 6/8, bases por debajo de 25,000 pies MSL supera los 53,000.	B-turbulencia moderada o severa hasta FL530.	C- Cumulonimbus ocasional, cobertura del cielo de 5/8 a 8/8, altura de tropopata 53,000 pies MSL

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 7.) ¿Qué condiciones climáticas se representan alrededor del área 9?	2	A— Nubes cumulonimbus aisladas existentes, bases por debajo de 25,000 pies MSL, cimas de 33,000 pies MSL.	B— Pronostica nubes cumulonimbus aisladas, supera los 33,000 pies MSL, con menos de 1/8 de cobertura.	C— Pronostica nubes cumulonimbus aisladas, supera los 33,000 pies MSL, con cobertura de 1/8 a 4/8.
(Consulte la Figura 7.) ¿Qué condiciones meteorológicas se indican dentro del área 3?	2	A— Turbulencia cat moderada en FL370.	B—Turbulencia severa desde FL300 hasta FL370.	C-reportó turbulencia moderada desde FL300 hasta FL370.
(Consulte la Figura 7.) ¿Qué condiciones climáticas se representan dentro del área 1?	1	A— Turbulencia moderada desde debajo de FL250 hasta FL360.	B— Turbulencia moderada a severa en FL310.	C— CAT grave hasta FL360.
(Refiera al cuadro 20.) ¿Cuál es el pronóstico de velocidad máxima del viento en la corriente en chorro que se muestra en el gráfico de pronóstico del tiempo significativo de alto nivel sobre el sur de los Estados Unidos?	3	A— 50 nudos	B— 140 nudos	C— 90 nudos



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 20.) ¿Cuál es la altura de la tropopausa sobre el noroeste de Estados Unidos?	1	A— 45.000' MSL	B— 45.000 metros	C— 450.000' MSL
(Consulte la figura 7.) El símbolo en el prog meteorológico significativo de alto nivel de EE. UU. indicado por el número 5 representa la	1	A-altura de la tropopata.	B- altura máxima de CAT (FL530).	C- altura de la corriente en chorro (53.000 pies MSL).
(Refiera al cuadro 7.) El área indicada por la flecha 3 indica	3	A: turbulencia ligera por debajo de los 34.000 pies.	B: nubes cumulonimbus incrustadas aisladas con bases por debajo de FL180 y cimas en FL340.	C: turbulencia severa en y por debajo de 37,000 pies.
(Consulte la Figura 7.) ¿Qué información se indica derecho del número 8?	3	A- La altura de la tropopausa en metros sobre el nivel del mar.	B- la altura máxima de CAT.	C- La altura de la tropopausa en cientos de pies por encima de MSL.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 7.) ¿Qué condiciones meteorológicas se representan dentro del área indicada por el número 6?	1	A— Nubes de cumulonimbus incrustadas ocasionales, bases por debajo de 25,000 pies MSL, cimas de 45,000 pies MSL.	B-nubes cumulonimbus incrustadas, menos de 1/8 de cobertura.	C-actividad de tormenta eléctrica incrustada desde la superficie hasta FL450.
(Consulte la Figura 5.) En un gráfico de pronóstico meteorológico significativo de bajo nivel, este símbolo representa	2	A— Lluvia helada.	B— Precipitaciones mixtas.	C— Chubascos de nieve.
(Consulte la figura 18.) El panel derecho del gráfico de pronóstico del tiempo significativo proporciona un pronóstico de los peligros meteorológicos de aviación seleccionados hasta FL240 hasta qué hora?	3	A— 18 de marzo a las 0600.	B— 17 de marzo en 1800.	C— 18 de marzo en 1800.
(Consulte la figura 19.) La próxima emisión del gráfico de pronósticos meteorológicos significativos de 12 horas será válida en	1	A— 0000Z.	B— 1200Z.	C— 1800Z.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué CAS debe utilizarse para mantener el TAS presentado de 155 nudos a 8.000 MSL si la temperatura del aire exterior es de -5°C?	2	A— 134 KCAS.	B— 139 KCAS.	C— 142 KCAS.
¿Qué CAS debe utilizarse para mantener el TAS presentado de 180 nudos a la altitud prevista de vuelo de 8.000 pies MSL si la temperatura del aire exterior es de +8°C?	2	A— 154 KCAS.	B— 157 KCAS.	C— 163 KCAS.
¿Qué CAS se debe utilizar para mantener el TAS presentado de 156 nudos a 11.000 MSL si la temperatura del aire exterior es de +05 °C?	1	A— 129 KCAS.	B— 133 KCAS.	C— 139 KCAS.
¿Qué CAS debe utilizarse para mantener un TAS presentado de 180 nudos a 12.000 MSL si la temperatura del aire exterior es de +5°C?	1	A— 147 KCAS.	B-- 150 KCAS.	C— 154 KCAS.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué CAS debe utilizarse para mantener un TAS presentado de 158 nudos a 8.000 MSL si la temperatura del aire exterior es de 0°C?	2	A-- 136 KCAS.	B— 140 KCAS.	C— 147 KCAS.
¿Qué CAS debe utilizarse para mantener un TAS presentado de 128 nudos a 5.000 MSL si la temperatura del aire exterior es de +5°C?	1	A— 119 KCAS.	B— 124 KCAS.	C— 126 KCAS.
¿Qué CAS debe utilizarse para mantener un TAS presentado de 160 nudos a 11.000 MSL si la temperatura del aire exterior es de +5°C?	2	A— 129 KCAS.	B— 133 KCAS.	C— 139 KCAS.
¿Qué CAS debe utilizarse para mantener un TAS presentado de 110 nudos a 7.000 MSL si la temperatura del aire exterior es de +5°C?	1	A— 98 KCAS.	B— 101 KCAS.	C— 103 KCAS.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿En qué condiciones es la altitud de presión y la altitud de densidad el mismo valor?	1	A— A temperatura estándar.	B— Cuando el ajuste del altímetro es de 29,92" Hg.	C— Cuando está indicado, y las altitudes de presión son el mismo valor en el altímetro.
¿Bajo qué condición la altitud de la presión será igual a la altitud verdadera?	2	A— Cuando la presión atmosférica es de 29,92" Hg.	B— Cuando existen condiciones atmosféricas estándar.	C— Cuando se indique la altitud es igual a la altitud de presión.
¿Qué condición haría que el altímetro indicara una altitud menor que la realmente volada (altitud verdadera)?	3	A— Temperatura del aire inferior a la estándar.	B— Presión atmosférica inferior a la estándar.	C— Temperatura del aire más cálida que la estándar.
¿En qué condiciones la altitud verdadera será inferior a la indicada con un ajuste de altímetro de 29,92" Hg?	2	A— En temperatura del aire más cálida que la estándar.	B— En temperatura del aire más fría que la estándar.	C— Cuando la altitud de densidad es superior a la indicada.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La configuración del altímetro es el valor en el que se establece la escala del altímetro de presión, de modo que el altímetro indica	1	A: altitud verdadera a la elevación del campo.	B: altitud de presión a la elevación del campo.	C: altitud de presión a nivel del mar.
Por debajo de 18.000 pies, la altitud de presión puede obtenerse por	1	A: ajuste del altímetro a 29,92" Hg.	B: ajuste del altímetro a la configuración del altímetro local.	C: solicitar la altitud de presión actual para la zona.
¿Cómo se puede determinar la altitud de presión en un aeropuerto sin torre o FSS?	1	A: Ajuste el altímetro a 29,92" Hg y lea la altitud indicada.	B: ajuste el altímetro a la configuración actual del altímetro de una estación dentro de las 100 millas y corrija esta altitud indicada con la temperatura local.	C: utilice el PC y corrija la elevación del campo para la temperatura.
¿Qué altitud se indica cuando el altímetro se establece en 29,92" Hg?	2	A— Densidad.	B— Presión.	C— Estándar.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
A una altitud de 6.500 pies MSL, el ajuste actual del altímetro es de 30,42" Hg. La altitud de presión sería de aproximadamente	2	A: 7,500 pies.	B: 6,000 pies.	C: 6,500 pies.
La altitud de presión en una ubicación determinada se indica en el altímetro después de que el altímetro se establece en	2	A, la elevación del campo.	B: 29,92" Hg.	C, la configuración actual del altímetro.
Si la temperatura del aire exterior aumenta durante un vuelo a potencia constante y a una altitud constante indicada, la verdadera velocidad del aire será	3	A: disminuirá y la verdadera altitud aumentará.	B: aumento y la altitud real disminuirá.	C: aumento y la altitud real aumentará.
La configuración del altímetro es el valor en el que se establece la escala del altímetro de presión, de modo que el altímetro indica	2	A: altitud de presión a nivel del mar.	B: altitud verdadera a la elevación del campo.	C: altitud de presión a la elevación del campo.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La altitud de presión es la altitud leída en su altímetro cuando el instrumento se ajusta para indicar la altura por encima	2	A: nivel del mar.	B: el plano de referencia estándar.	C: nivel del suelo
Cuando se cambia un altímetro de 30,11" Hg a 29,96" Hg, ¿en qué dirección cambiará la altitud indicada y en qué valor?	2	A— Altímetro indicará 15 pies más bajo.	B— Altímetro indicará 150 pies más bajo.	C— Altímetro indicará 150 pies más alto.
En ruta en FL290, el altímetro se establece correctamente, pero no se restablece a la configuración local del altímetro de 30,57" Hg durante el descenso. Si la elevación del campo es de 650 pies y el altímetro está funcionando correctamente, ¿cuál es la indicación aproximada al aterrizar?	3	A: 715 pies.	B: 1,300 pies.	C. Nivel del mar.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
En ruta en FL290, el altímetro está configurado correctamente, pero no se puede restablecer a la configuración del altímetro local de 30,26 "Hg durante el descenso. Si la elevación del campo es de 134 pies y su altímetro está funcionando correctamente, ¿qué indicará después de aterrizar?	3	A— 100 pies MSL.	B: 474 pies MSL.	C: 206 pies por debajo de MSL.
¿Cuál de los siguientes define el tipo de altitud utilizado al mantener FL210?	2	A: Indicado.	B: Presión.	C: Calibrado.
Mientras vuela en FL250, escucha a ATC dar un ajuste de altímetro de 28.92 " Hg en su área. ¿A qué altitud de presión estás volando?	2	A: 24,000 pies.	B: 25,000 pies.	C: 26,000 pies.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Si está saliendo de un aeropuerto donde no puede obtener una configuración de altímetro, debe configurar su altímetro	3	A: en 29.92" Hg.	B: sobre la presión barométrica actual del aeropuerto, si se conoce.	C: a la elevación del aeropuerto
¿Cómo obtiene normalmente un piloto la configuración actual del altímetro durante un vuelo IFR en el espacio aéreo clase E por debajo de los 18.000 pies?	3	A: El piloto debe ponerse en contacto con ARTCC al menos cada 100 NM y solicitar la configuración del altímetro.	B: los SFS a lo largo de la ruta transmiten la información meteorológica a los 15 minutos después de la hora.	C: ATC aconseja periódicamente al piloto de la configuración adecuada del altímetro.
Todos los pilotos de una zona determinada deben utilizar el entorno local del altímetro, principalmente para prever	2	A: la cancelación del error del altímetro debido a temperaturas no estándar en alto.	B: mejor separación vertical de las aeronaves.	C: despeje más preciso del terreno en zonas montañosas
¿Cómo debe comprobar el altímetro antes de un vuelo IFR?	3	A: Establezca el altímetro en 29,92" Hg. Con la temperatura actual y la indicación del altímetro, determinar la altitud verdadera para comparar con la elevación field.	B: establezca primero el altímetro con 29,92" Hg y, a continuación, la configuración actual del altímetro. El cambio en la altitud debe corresponder al cambio en el ajuste.	C: fije el altímetro en la configuración del altímetro actual. La indicación debe estar dentro de los 75 pies de la elevación real para una precisión aceptable.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cómo debe comprobar el altímetro antes de un vuelo IFR?	3	A: ajuste el altímetro a la temperatura actual. Con la temperatura actual y la indicación del altímetro, determine la altitud calibrada para compararla con la elevación del campo.	B: establezca primero el altímetro con 29,92" Hg y, a continuación, la configuración actual del altímetro. El cambio en la altitud debe corresponder al cambio en el ajuste.	C: fije el altímetro en la configuración del altímetro actual. La indicación debe estar dentro de los 75 pies de la elevación real para una precisión aceptable.
Durante el taxi, el VSI indica un descenso de 100 FPM. ¿Cómo afecta esta indicación a su vuelo?	2	A— Usted no puede operar bajo IFR hasta que se repare el VSI.	B— Puede continuar bajo IFR usando el descenso de 100 FPM como la indicación "cero".	C— Usted puede operar bajo IFR, pero sólo si el clima es VMC.
Una característica para que un giroscopio funcione correctamente para su operación	2	A: de resistir la precesión 90° a cualquier fuerza aplicada.	B: resistencia a la deflexión de la rueda o del disco.	C: fuerza de desviación desarrollada a partir de la velocidad angular de la rueda.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Si se hace un steep turn de 180° a la derecha y la aeronave ejecuta un vuelo recto y nivelado por referencias visuales, el indicador de actitud	3	A: debe mostrar inmediatamente el vuelo recto y nivelado.	B: mostrará un ligero derrape y subirá a la derecha.	C: puede mostrar una ligera subida y vuelta.
Como regla general, las correcciones de altitud de menos de 100 pies deben corregirse utilizando un ancho de barra completo	2	A- en el indicador de actitud.	B: ancho de media barra en el indicador de actitud.	C: dos barras de ancho en el indicador de actitud.
¿Qué condición durante el taxeo es una indicación de que un indicador de actitud no es fiable?	1	A: La barra del horizonte se inclina más de 5° mientras hace giros de taxi.	B: La barra del horizonte vibra durante el calentamiento.	C: la barra del horizonte no se alinea con el avión en miniatura después del calentamiento.
¿Qué comprobación previa al despegue debe hacerse del indicador de actitud en preparación para un vuelo IFR?	3	A: La barra del horizonte no vibra durante el calentamiento.	B: El avión en miniatura debe erigirse y volverse estable en 5 minutos.	C: La barra del horizonte debe erigirse y volverse estable en 5 minutos.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante el funcionamiento normal de un indicador de actitud impulsado por el vacío, ¿qué indicación de actitud debe ver al desplegarse desde un giro de derrape de 180° a un vuelo coordinado recto y nivelado?	3	A— Una indicación de vuelo coordinado recto y nivelado.	B— Una indicación de nariz alta en relación con el vuelo nivelado.	C— El avión en miniatura muestra un giro en la dirección opuesta al patín.
Durante los giros coordinados normales, ¿qué error debido a la precesión debe observar al rodar hacia el vuelo recto y nivelado desde un giro empinado de 180° a la derecha?	2	A:Una indicación de vuelo coordinado recto y nivelado.	B: El avión en miniatura mostraría una ligera indicación de giro a la izquierda.	C: El avión en miniatura mostraría un ligero descenso y una actitud a nivel de alas.
Los errores en la indicación inclinación y banqueo en el indicador de actitud suelen ser máximos a medida que la aeronave sale de un	1	A: Viraje de 180°.	B: Viraje de 270°.	C: Viraje de 360°.
Cuando la aeronave acelera, el indicador de actitud puede precesar e indicar incorrectamente un	1	A: ascender	B: descenso.	C: viraje a la derecha.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Cuando se desacelera una aeronave, algunos indicadores de actitud precesan e indican incorrectamente un	3	A: giro a la izquierda.	B: subir.	C: descenso.
Mientras navegas a 160 nudos, deseas establecer ascenso a 130 nudos. Al entrar en el ascenso (panel completo), es adecuado hacer el cambio de tono inicial aumentando la presión del ascensor trasero hasta el	3	A: indicador de actitud, velocidad aérea y velocidad vertical indican una subida.	B: la indicación de velocidad vertical alcanza la velocidad de ascenso predeterminada.	C: el indicador de actitud muestra la actitud de tono aproximada apropiada para la subida de 130 nudos.
Mientras navegas a 190 nudos, deseas establecer una subida a 160 nudos. Al entrar en la subida (panel completo), sería apropiado hacer el cambio de tono inicial aumentando la presión del ascensor hacia atrás hasta el	1	A: el indicador de actitud muestra la actitud de tono aproximada apropiada para la subida de 160 nudos.	B: indicador de actitud, velocidad aérea y velocidad vertical indican una subida.	C: la indicación de la velocidad aérea alcanza los 160 nudos.
Durante una autorrotación estabilizada, ¿aproximadamente qué actitud de vuelo debe establecerse en el indicador de actitud?	3	A: Dos anchos de barra por debajo del horizonte artificial.	B: Una actitud de tono que dará una tasa establecida de descenso de no más de 500 pies por minuto.	C: Actitud de vuelo nivelado.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La razón principal por la que se debe aumentar la actitud de inclinación, para mantener una altitud constante durante un viraje coordinado, es porque el	2	A: el uso de pedales ha aumentado la resistencia.	B: el componente vertical de la elevación ha disminuido como resultado del banco.	C: el empuje está actuando en una dirección diferente, causando una reducción en la velocidad del aire y la pérdida de sustentación.
Antes de arrancar un motor, debe comprobar el indicador de viraje y derrape para determinar si el	2	A: la indicación de la aguja corresponde correctamente al ángulo de las alas o rotores con el horizonte.	B: la aguja está aproximadamente centrada y el tubo está lleno de líquido.	C: la bola se moverá libremente de un extremo al otro del tubo cuando el avión se balancee.
¿Qué indicación debe observarse en un coordinador de giro durante un giro a la izquierda mientras se roda?	2	A: El avión en miniatura mostrará un giro a la izquierda y la bola permanece centrada.	B: El avión en miniatura mostrará un giro a la izquierda y la bola se mueve hacia la derecha.	C: Tanto el avión en miniatura como la pelota permanecerán centrados.
¿Qué indicaciones debe observar en el indicador de giro y deslizamiento durante el taxi?	1	A: La bola se mueve libremente frente a la vuelta, y la aguja se desvía en la dirección de la vuelta.	B: La aguja se desvía en la dirección del giro, pero la bola permanece centrada.	C: La bola se desvía frente al giro, pero la aguja permanece centrada.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué indicación debe observarse en un coordinador de viraje durante un giro a la derecha mientras se taxea?	2	A: El avión en miniatura mostrará un giro a la izquierda y la bola permanece centrada.	B: El avión en miniatura mostrará un giro a la derecha y la bola se mueve hacia la izquierda.	C: Tanto el avión en miniatura como la pelota permanecerán centrados.
¿Qué muestra directamente la aeronave miniatura del coordinador de viraje?	1	A— Velocidad de balanceo y velocidad de giro.	B— Ángulo del banco y tasa de giro.	C— Ángulo del banco.
¿Qué indicaciones muestran las aeronaves en miniatura de un coordinador de giro?	1	A— Promedio de roll y promedio de viraje	B— Indicación directa del ángulo del banco y de la actitud de cabeceo.	C— Indicación indirecta del ángulo del banco y de la actitud de cabeceo.
¿Qué indicación presenta la aeronave en miniatura del coordinador de viraje?	1	A: Indicación indirecta de la actitud del banco.	B: Indicación directa de la actitud del banco y de la calidad del giro.	C: Calidad del giro

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
El porcentaje de viraje a cualquier velocidad depende de	1	A: el componente de elevación horizontal.	B: el componente de elevación vertical.	C: fuerza centrífuga.
Cuando la velocidad aérea se reduce en un giro, ¿qué se debe hacer para mantener el nivel de vuelo?	1	A: Disminuir el ángulo del banco y/o aumentar el ángulo de ataque.	B: aumenta el ángulo del banco y/o disminuye el ángulo de ataque.	C: aumenta el ángulo de ataque.
Durante un viraje derrapado a la derecha, ¿cuál es la relación entre el componente de elevación, la fuerza centrífuga y el factor de carga?	2	A— La fuerza centrífuga es menor que la elevación horizontal y el factor de carga aumenta.	B— La fuerza centrífuga es mayor que la elevación horizontal y el factor de carga aumenta.	C: la fuerza centrífuga y la elevación horizontal son iguales y el factor de carga disminuye.
¿Cuál es la relación entre la fuerza centrífuga y el componente de elevación horizontal en un giro coordinado?	2	A: la elevación horizontal excede la fuerza centrífuga.	B: la elevación horizontal y la fuerza centrífuga son iguales.	C: La fuerza centrífuga excede la elevación horizontal.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Cuando la velocidad del aire se incrementa en un giro, ¿qué se debe hacer para mantener una altitud constante?	2	A: disminuir el ángulo del banco.	B: aumenta el ángulo del banco y/o disminuye el ángulo de ataque.	C: disminuir el ángulo de ataque.
Si se mantiene un giro de tasa media estándar, ¿cuánto tiempo se tardará en girar 360°?	2	A: 1 minuto.	B: 2 minutos.	C: 4 minutos.
Si se mantiene un giro de tipo estándar, ¿cuánto tiempo se tardaría en girar 180°?	1	A: 1 minuto.	B: 2 minutos.	C: 3 minutos.
Si se mantiene un giro a medias de tipo normal, ¿cuánto tiempo se necesitaría para pasar de una partida de 090° a una partida de 180°?	2	A: 30 segundos.	B: 1 minuto.	C: 1 minuto y 30 segundos.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante un giro a nivel de banco constante, ¿qué efecto tendría un aumento en la velocidad aérea en la tasa y el radio de giro?	3	A: la velocidad de giro aumentaría y el radio de giro aumentaría.	B: la velocidad de giro disminuiría y el radio de giro disminuiría.	C: la velocidad de giro disminuiría y el radio de giro aumentaría.
Si se mantiene un giro a un régimen estándar, ¿cuánto tiempo se necesitaría para girar a la derecha de una partida de 090° a una partida de 270°?	1	A: 1 minuto.	B: 2 minutos.	C: 3 minutos.
Si se mantiene un viraje a un régimen estándar, ¿cuánto tiempo se necesitaría para girar a la izquierda de una partida de 090° a una partida de 300°?	3	A: 30 segundos.	B: 40 segundos.	C: 50 segundos.
Si se mantiene un giro de tipo medio estándar, ¿cuánto tiempo se tardaría en girar 135°?	3	A: 1 minuto.	B: 1 minuto y 20 segundos.	C: 1 minuto y 30 segundos.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La velocidad de giro puede aumentarse y el radio de giro disminuirse en	2	A: disminuyendo la velocidad del aire y poco a poca profundidad en el banco.	B: disminución de la velocidad aérea y aumento del banco.	C: aumento de la velocidad aérea y aumento del banco.
La razón principal por la que se debe aumentar el ángulo de ataque, para mantener una altitud constante durante un giro coordinado, es porque el empuje	2	A- está actuando en una dirección diferente, causando una reducción en la velocidad del aire y la pérdida de sustentación.	B- el componente vertical de la elevación ha disminuido como resultado del banqueo	C- el uso de alerones ha aumentado la resistencia.
El desplazamiento de un coordinador de viraje durante un giro coordinado será	3	A: indicar el ángulo del banco.	B: permanece constante para un banco determinado independientemente de la velocidad del aire.	C: aumenta a medida que aumenta el ángulo del banqueo
(Consulte la Figura 144.) ¿Qué cambios en el desplazamiento de control deben realizarse para que "2" dé lugar a un giro coordinado de la tasa estándar?	1	A: Aumentar el timón izquierdo y aumentar la tasa de giro.	B: aumentar el timón izquierdo y disminuir la velocidad de giro.	C: disminución del timón izquierdo y disminución del ángulo del banco.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 144.) ¿Qué ilustración indica un viraje coordinado?	1	A— 3.	B — 1.	C— 2.
(Consulte la figura 144.) ¿Qué ilustración indica un giro de derrape?	2	A— 2.	B — 1.	C— 3.
(Consulte la Figura 144.) ¿Qué cambios en el desplazamiento de control deben hacerse para que "1" resulte en un giro coordinado de la tasa estándar?	2	A: Aumentar el timón derecho y disminuir la velocidad de giro.	B: aumentar el timón derecho y aumentar la tasa de giro.	C: disminuir el timón derecho y aumentar el ángulo del banco.
(Consulte la Figura 144.) ¿Qué ilustración indica un giro deslizante?	3	A— 1.	B— 3.	C— 2.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Quando la velocidad del aire se incrementa en un giro, ¿qué se debe hacer para mantener una altitud constante?	2	A: Disminuir el ángulo de ataque.	B: aumenta el ángulo de banqueo y/o disminuye la actitud de inclinación.	C: permite disminuir el ángulo del banco.
Quando la velocidad aérea se reduce en un giro, ¿qué se debe hacer para mantener el nivel de vuelo?	3	A: Aumentar la actitud de tono y/o aumentar el ángulo del banco.	B: aumenta el ángulo del banco y/o disminuye la actitud de tono.	C: disminuir el ángulo del banco y/o aumentar la actitud de tono.
¿Qué comprobación previa al despegue debe hacerse de un indicador de rumbo accionado por vacío en preparación para un vuelo IFR?	1	A: después de 5 minutos, fije el indicador en el rumbo magnético de la aeronave y compruebe la alineación adecuada después de los giros de taxi.	B: después de 5 minutos, compruebe que la tarjeta indicadora de rumbo se alinea con el rumbo magnético de la aeronave.	C: determine que el indicador de dirección no precess más de 2° en 5 minutos de funcionamiento en tierra.
En el control del taxi, la brújula magnética debe	3	A- oscilar en sentido contrario a la dirección de giro al girar desde el norte.	B: exhiben el mismo número de grados de inmersión que la latitud.	C: oscilar libremente e indicar los títulos conocidos.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al rodar en un giro de tasa estándar a la izquierda desde un rumbo hacia el este en el hemisferio norte?	3	A: La brújula indicará inicialmente un giro a la derecha.	B: La brújula permanecerá en el este por un corto tiempo, y luego gradualmente alcanzará el rumbo magnético de la aeronave.	C: la brújula indicará el rumbo magnético correcto aproximado si el balanceo en el giro es suave.
¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al rodar en un giro de tasa estándar a la derecha desde un rumbo hacia el este en el hemisferio norte?	3	A: La brújula indicará inicialmente un giro a la izquierda.	B: La brújula permanecerá en el este por un corto tiempo, y luego gradualmente alcanzará el rumbo magnético de la aeronave.	C: la brújula indicará el rumbo magnético correcto aproximado si el balanceo en el giro es suave.
¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética vira a un régimen estándar a la derecha desde un rumbo sur en el hemisferio norte?	1	A: La brújula indicará un giro a la derecha, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.	B: la brújula indicará inicialmente un giro a la izquierda.	C: La brújula permanecerá en el sur por un corto tiempo, y luego gradualmente alcanzará el rumbo magnético de la aeronave.
¿En qué rumbo se leerá con mayor precisión la brújula magnética durante un giro de nivel 360°, con un banqueo de aproximadamente 15°?	2	A: de 135° a 225°.	B: 90° y 270°.	C: 180° y 0°.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué causa el error de giro hacia el norte en una brújula magnética?	3	A: Fuerza de Coriolis en latitudes medias.	B: Fuerza centrífuga que actúa sobre la tarjeta de la brújula.	C: La característica de inclinación magnética.
¿Cuál debe ser la indicación en la brújula magnética cuando se rueda en un giro de tasa estándar a la izquierda desde un rumbo sur en el hemisferio norte?	1	A: La brújula indicará un giro a la izquierda, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.	B: La brújula indicará inicialmente un giro a la derecha.	C: La brújula permanecerá en el sur por un corto tiempo, y luego gradualmente alcanzará el rumbo magnético de la aeronave.
¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al rodar en un giro de tasa estándar a la derecha desde un rumbo hacia el oeste en el hemisferio norte?	3	A: La brújula mostrará inicialmente un giro en la dirección opuesta, luego girará hacia el norte, pero rezagado detrás del rumbo real de la aeronave.	B: La brújula permanecerá en un rumbo hacia el oeste por un corto tiempo, luego gradualmente alcanzará el rumbo real de la aeronave.	C: la brújula indicará el rumbo magnético correcto aproximado si el balanceo en el giro es suave.
¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al rodar en un giro a régimen estándar a la derecha desde un rumbo hacia el norte en el hemisferio norte?	2	A: La brújula indicará un giro a la derecha, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.	B: la brújula indicará inicialmente un giro a la izquierda.	C: La brújula permanecerá en el norte por un corto tiempo, y luego gradualmente alcanzará el rumbo magnético de la aeronave.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál debe ser la indicación en la brújula magnética al rodar en un giro de tasa estándar a la izquierda desde un rumbo oeste en el hemisferio norte?	3	A- La brújula indicará inicialmente un giro a la derecha.	B: La brújula permanecerá en el oeste por un corto tiempo, luego gradualmente alcanzará el rumbo magnético de la aeronave.	C: la brújula indicará el rumbo magnético correcto aproximado si el balanceo en el giro es suave.
¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al rodar en un giro de tasa estándar a la izquierda desde un rumbo norte en el hemisferio norte?	2	A: La brújula indicará un giro a la izquierda, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.	B: La brújula indicará inicialmente un giro a la derecha.	C: La brújula permanecerá en el norte por un corto tiempo, y luego gradualmente alcanzará el rumbo magnético de la aeronave.
La pantalla de vuelo primaria (PFD) recibe datos de actitud y rumbo de la	1	A: AHRS.	B: sistema de vacío.	C: Sistema pitot-estático.
Toda persona que opere una aeronave equipada con ADS-B Out debe operar este equipo	1	A: en modo de transmisión en todo momento.	B: cuando está en un plan de vuelo IFR.	C: cuando está en un plan de vuelo VFR.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Si tanto la entrada de aire de carnero como el orificio de drenaje del sistema pitot están bloqueados, ¿qué indicación de velocidad de aire se puede esperar?	1	A— Aumento de la velocidad indicada durante el ascenso.	B— Disminución de la velocidad del aire indicada durante una subida.	C— Constante indicada velocidad aérea durante cualquier cambio en la altitud.
Si tanto la entrada de aire de la ram como el orificio de drenaje del sistema pitot están bloqueados, ¿qué reacción debe observar en el indicador de velocidad del aire cuando se aplica la potencia y se inicia una subida de condiciones de hielo severas?	3	R— La velocidad aérea indicada mostraría una desaceleración continua durante la escalada.	B: La velocidad del aire caería a cero y permanecería en cero.	C— No hay cambios hasta que se establezca una tasa de ascenso real, y luego se indicará que la velocidad aérea aumentará
¿Qué indicación debe observar un piloto si un indicador de velocidad aérea de entrada de aire y orificio de drenaje están bloqueados?	1	A: El indicador de velocidad aérea reaccionará como un altímetro.	B: El indicador de velocidad aérea mostrará una disminución con un aumento en la altitud.	C: no se producirá ningún cambio en el indicador de velocidad aérea durante las subidas o bajadas.
Si el orificio de presión de aire de la ram del tubo pitot y el orificio de drenaje se obstruyen, el indicador de velocidad del aire funcionará	1	A: como un altímetro mientras el avión sube y desciende.	B: como un indicador de velocidad aérea muy lento, retrasando todos los cambios por minutos.	C: normalmente debido a los cambios estáticos de presión del puerto.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál sería la indicación en el VSI durante la entrada en un descenso real de 500 FPM desde el vuelo nivelado si los puertos estáticos estuvieran helados?	3	A: La indicación sería inversa a la tasa real de descenso (500 FPM de subida).	B: La indicación inicial sería una subida, luego un descenso a una velocidad superior a 500 FPM.	C: El puntero VSI permanecería en cero independientemente de la tasa real de descenso.
Si, mientras está en vuelo nivelado, se hace necesario utilizar una fuente alternativa de presión estática ventilada dentro del avión, ¿cuál de los siguientes debe esperar el piloto?	3	A— El altímetro y el indicador de velocidad aérea se vuelven inoperativos.	B— Los instrumentos giroscópicos para inoperar.	C— La velocidad vertical para mostrar momentáneamente una subida.
Durante el vuelo, si el tubo de Pitot se obstruye con hielo, ¿cuál de los siguientes instrumentos se vería afectado?	1	A: Sólo el indicador de velocidad aérea.	B: El indicador de velocidad aérea y el altímetro.	C: el indicador de velocidad aérea, el altímetro y el VSI.
Si mientras está en vuelo nivelado, se hace necesario utilizar una fuente alternativa de presión estática ventilada dentro del avión, ¿cuál de las siguientes variaciones en las indicaciones del instrumento debe esperar el piloto?	2	A: El altímetro leerá más bajo de lo normal, la velocidad del aire más baja de lo normal, y el VSI mostrará momentáneamente un descenso.	B: El altímetro leerá más alto de lo normal, la velocidad del aire mayor de lo normal, y el VSI mostrará momentáneamente una subida.	C: el altímetro leerá más bajo de lo normal, la velocidad del aire mayor de lo normal, y el VSI mostrará momentáneamente una subida y luego un descenso.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 146.) Identifique el sistema que ha fallado y determine una acción correctiva para devolver el avión al vuelo recto y nivelado.	1	A— El sistema estático/pitot está bloqueado; baje la nariz y nivele las alas a la actitud del nivel-vuelo usando del indicador de actitud.	B: el sistema de vacío ha fallado; reducir la potencia, rodar a la izquierda a las alas niveladas, y pitchup para reducir la velocidad del aire.	C— El sistema eléctrico ha fallado; reducir la potencia, rodar a la izquierda a las alas niveladas, y elevar la nariz para reducir la velocidad del aire
(Consulte la Figura 150.) ¿Cuál es la actitud de vuelo? Un instrumento ha funcionado mal.	1	A: Subir gire a la derecha.	B: Gira de subida a la izquierda.	C: Giro descendente a la derecha.
(Consulte la Figura 148.) ¿Cuál es la actitud de vuelo? Un sistema que transmite información a los instrumentos ha funcionado mal.	2	A: Subir gire a la izquierda.	B: Subir gira a la derecha.	C: Gire a la izquierda.
(Consulte la figura 149.) ¿Cuál es la actitud de vuelo? Un sistema que transmite información a los instrumentos ha funcionado mal.	3	A— Gire a la derecha.	B: gire a la izquierda.	C: Vuelo recto y nivelado.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 151.) ¿Cuál es la actitud de vuelo? Un instrumento ha funcionado mal.	2	A: Subir gire a la derecha.	B: Gire a la derecha.	C: gire a la izquierda
¿Cuál es la secuencia correcta en la que utilizar las tres habilidades utilizadas en el vuelo por instrumentos?	3	A: Control de actitud, verificación cruzada e interpretación de instrumentos.	B: controles de cabeceo, control de potencia y control de recorte.	C: Verificación cruzada, interpretación de instrumentos y control de aeronaves.
¿Cuáles son las tres habilidades fundamentales involucradas en el vuelo por instrumentos de actitud?	2	A— Interpretación de instrumentos, aplicación de ajuste y control de aeronaves.	B— Verificación cruzada, interpretación de instrumentos y control de aeronaves.	C— Verificación cruzada, énfasis y control de aeronaves.
¿Cuál es la primera habilidad fundamental en el vuelo por instrumentos de actitud?	2	A: Control de aeronaves.	B: Comprobación cruzada de instrumentos.	C: Interpretación de instrumentos.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué efecto tendrá un cambio en la dirección del viento al mantener una pendiente de planeo de 3° a una velocidad aérea verdadera constante?	2	A: Cuando la velocidad del suelo disminuye, la tasa de descenso debe aumentar.	B: Cuando aumenta el ground speed, el porcentaje de descenso debe aumentar.	C: la velocidad de descenso debe ser constante para permanecer en la pendiente de deslizamiento.
La velocidad de descenso necesaria para permanecer en la pendiente de planeo del ILS	3	A: debe aumentarse si se disminuye la velocidad del suelo.	B: permanecerá constante si la velocidad de aire indicada permanece constante.	C: debe disminuirse si se disminuye la velocidad del suelo
Para permanecer en el camino de planeo ILS, la tasa de descenso debe ser	3	A: Decrece si se aumenta la velocidad.	B: Decrece si el ground speed es aumentado .	C: Aumenta si se aumenta el ground speed
La velocidad de descenso en la pendiente de planeo depende de	3	A: velocidad verdadera.	B: velocidad indicada.	C: ground speed



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La pendiente de planeo y el localizador están centrados, pero la velocidad es demasiado rápida. ¿Cuál debe ser el ajuste inicialmente?	2	A:Inclinacion y potencia.	B: Sólo potencia	C: Solo inclinacion
Durante un radar de precisión o aproximación ILS, la velocidad de descenso requerida para permanecer en la pendiente de deslizamiento será	2	A: seguirá siendo la misma independientemente del ground speed	B: se incrementa a medida que el ground speed se incrementa	C: disminuye a medida que el ground speed se incrementa .
¿Cuál es la tercera habilidad fundamental en el vuelo por instrumentos de actitud?	3	A. Comprobación cruzada de instrumentos.	B: Control de potencia. C. Control de aeronaves.	C: Control del avión
Como regla general, las correcciones de altitud de menos de 100 pies deben corregirse utilizando	2	A: dos anchos de barra en el indicador de actitud.	B: menos de un ancho de barra completo en el indicador de actitud.	C: menos de la mitad de ancho de barra en el indicador de actitud.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Además del indicador de actitud, los instrumentos de control de inclinación son	3	A- altímetro e indicador de velocidad.	B: altímetro, coordinador de turnos y VSI.	C: altímetro, indicador de velocidad y VSI.
¿Qué instrumentos se deben utilizar para hacer una corrección de tono cuando se ha desviado de la altitud asignada?	3	A: Altímetro y VSI.	B: Manómetro múltiple y VSI.	C: Indicador de actitud, altímetro y VSI.
Las condiciones que determinan la actitud de cabeceo requerida para mantener el nivel de vuelo son	1	A: velocidad aérea, densidad del aire, diseño del ala y ángulo de ataque.	B: trayectoria de vuelo, velocidad del viento y ángulo de ataque.	C: viento relativo, altitud de presión y componente de elevación vertical.
¿Aproximadamente qué porcentaje de la velocidad vertical indicada debe utilizarse para determinar el número de pies para conducir el nivel de una subida a una altitud específica?	1	A: 10 por ciento.	B: 20 por ciento.	C: 25 por ciento.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Para nivelar desde un descenso a una altitud específica, el piloto debe liderar el nivel de nivelación en aproximadamente	1	A: 10 por ciento de la velocidad vertical.	B: 30 por ciento de la velocidad vertical.	C: 50 por ciento de la velocidad vertical.
Para mantener el vuelo nivelado con empuje constante, ¿qué instrumento sería el menos apropiado para determinar la necesidad de un cambio de inclinación?	3	A- Altímetro.	B-VSI.	C-Indicador de actitud.
Para entrar en un descenso de velocidad aérea constante desde el vuelo de crucero nivelado, y mantener la velocidad aérea de crucero, el piloto debe	3	A: primero ajustar la actitud de tono a un descenso utilizando el indicador de actitud como referencia, luego ajustar la potencia para mantener la velocidad aérea de crucero.	B: primero reduzca la potencia y, a continuación, ajuste el tono utilizando el indicador de actitud como referencia para establecer una tasa específica en el VSI.	C: reducir simultáneamente la potencia y ajustar la inclinación utilizando el indicador de actitud como referencia para mantener la velocidad de crucero.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Para nivelar a una velocidad aérea superior a la velocidad de descenso, se debe hacer la adición de potencia, suponiendo una tasa de descenso de 500 FPM, a aproximadamente	2	A: 50 a 100 pies por encima de la altitud deseada.	B: 100 a 150 pies por encima de la altitud deseada.	C: 150 a 200 pies por encima de la altitud deseada.
Para nivelar desde un descenso manteniendo la velocidad aérea descendente, el piloto debe conducir la altitud deseada por aproximadamente	2	A- 20 pies.	B- 50 pies.	C— 60 pies.
Mientras se recupera de una actitud de vuelo inusual sin la ayuda del indicador de actitud, la actitud de tono de nivel aproximado se alcanza cuando la velocidad aérea	1	A: el velocímetro y el altímetro detienen su movimiento y el VSI invierte su tendencia.	B: la velocidad aérea llega a la velocidad de crucero, el altímetro invierte su tendencia y la velocidad vertical detiene su movimiento.	C: el altímetro y la velocidad vertical invierten su tendencia y la velocidad del aire detiene su movimiento.
Durante las recuperaciones de actitudes inusuales, el nivel f de luz se alcanza en el instante	3	A: la barra del horizonte en el indicador de actitud se superpone exactamente con el avión en miniatura.	B: se indica una tasa de ascenso cero en el VSI.	C: las agujas de altímetro y de velocidad aérea se detienen antes de invertir su dirección de movimiento.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 145.) ¿Cuál es la secuencia correcta para la recuperación de la actitud inusual indicada?	3	A: reduzca la potencia, aumente la presión del ascensor trasero y nivele las alas.	B: Reducir la potencia, nivelar las alas, llevar la actitud de tono al vuelo nivelado.	C: Nivelar las alas, elevar la nariz de la aeronave para nivelar la actitud de vuelo y obtener la velocidad aérea deseada.
(Consulte la Figura 147.) ¿Cuál es la secuencia correcta para la recuperación de la actitud inusual indicada?	2	A: Nivelar las alas, añadir potencia, bajar la nariz, descender a la actitud original, y la cabeza.	B: Añadir potencia, nariz inferior, alas niveladas, volver a la actitud y la dirección originales.	C: Deja de girar levantando el ala derecha y añade potencia al mismo tiempo, baja la nariz y vuelve a la actitud y la dirección originales.
Usted entra en una actitud inusual después de la falla de su indicador de actitud. Para recuperarse, ¿qué instrumentos consulta para obtener la mejor información de tono?	2	A: Indicador de giro y VSI.	B: velocidad, VSI y altímetro.	C: VSI y velocidad aérea para detectar V MO que se aproxima
¿Cuál es la secuencia correcta para la recuperación de una espiral, nariz-baja, aumento de la velocidad del aire, inusual f actitud de luz?	2	A: Aumentar la actitud de tono, reducir la potencia y nivelar las alas.	B: Reducir el poder, corregir la actitud de banqueo y elevar la nariz a una actitud de nivelado.	C: Reducir el poder, elevar la nariz a la actitud de nivel, y corregir la actitud del banco.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es la secuencia correcta para la recuperación de una espiral, nariz baja, aumento de la velocidad del aire, inusual f actitud de luz?	2	A: Aumentar la actitud de tono, reducir la potencia y nivelar las alas.	B: Corregir la actitud de banqueo, elevar la nariz a una actitud nivelada y reducir la potencia.	C: Reducir el poder, elevar la nariz a la actitud de nivel, y corregir la actitud del banco.
Cuando un piloto cree que la aviónica avanzada permite operaciones más cercanas a los límites personales o ambientales,	2	A: se logra una mayor utilización de la aeronave.	B: aumenta el riesgo.	C: el riesgo disminuye.
La automatización en las aeronaves ha demostrado que	1	A: presenta nuevos peligros en sus limitaciones.	B: que la automatización es básicamente impecable.	C: eficaz en la prevención de accidentes.
Una aeronave que está equipada con una pantalla electrónica de vuelo (EFD) puede	2	A: compensar la falta de habilidad o conocimiento de un aviador.	B: ofrece nuevas capacidades y simplifica la tarea básica de vuelo.	C: mejorar la conciencia del vuelo al permitir que el piloto simplemente esté atento a las alertas.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Las cargas de trabajo más ligeras asociadas con la instrumentación de vuelo de vidrio (digital)	3	A: son fundamentales para disminuir la fatiga de la tripulación.	B: han demostrado aumentar la seguridad en las operaciones.	C: puede llevar a la complacencia por parte de la tripulación.
El avance de la aviónica en aviones ligeros de aviación general ha mejorado la conciencia situacional para los pilotos debidamente entrenados. Sin embargo, existe la preocupación de que esta tecnología pueda llevar a la complacencia	1	A: complacencia	B: fatiga.	C: dimisión.
Para las operaciones fuera de las vías aéreas establecidas a 17.000 pies MSL, las instalaciones VORTAC de clase (H) utilizadas para definir una ruta de vuelo directa no deben estar más alejadas que	3	A-75 NM.	B- 100 NM.	C- 200 NM.
Usted está planeando un vuelo IFR fuera de las vías aéreas establecidas por debajo de 18,000 pies MSL. Si utiliza la navegación VOR para definir la ruta, la distancia máxima entre los NAVAIDS debe ser	3	A— 40 NM.	B— 70 NM.	C— 80 NM.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué distancia muestra el indicador DME?	1	A— Distancia de rango inclinado en NM.	B— Distancia de alcance inclinado en SM.	C— Distancia directa de línea de visión desde la aeronave a VORTAC en SM.
¿Dónde tiene el indicador DME el mayor error entre la distancia de tierra al VORTAC y la distancia mostrada?	2	A— Grandes altitudes lejos del VORTAC.	B— Grandes altitudes cercanas al VORTAC.	C— Bajas altitudes alejadas del VORTAC.
(Consulte la figura 240.) ¿Cómo debe un piloto determinar cuándo el DME en el Aeropuerto del Condado de Price/Carbon está inoperativo?	3	A— El DME aerotransportado siempre indicará "0" kilometraje.	B— El DME aerotransportado "buscará", pero no se "bloqueará".	C— El DME aerotransportado puede parecer normal, pero no habrá tono de código.
(Refiera al cuadro 240.) ¿Cómo debe un piloto determinar cuándo el DME en el aeropuerto PUC está inoperativo?	3	A— El DME siempre indicará "0" kilometraje.	B— El DME "buscará", pero no se "bloqueará".	C— El DME puede parecer normal, pero no habrá tono de código.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué indicación DME debe recibir cuando está directamente sobre un sitio VORTAC a aproximadamente 6,000 pies AGL?	2	A: 0	B: 1.	C: 1.3.
Como regla general, para minimizar el error de rango de inclinación DME, ¿a qué distancia de la instalación debe estar para considerar la lectura como precisa?	2	A: dos millas o más por cada 1,000 pies de altitud por encima de la instalación.	B: Una o más millas por cada 1,000 pies de altitud por encima de la instalación.	C: no se especifica ninguna distancia específica, ya que la recepción es con línea de visión.
Cuando un VOR/DME se combina bajo emparejamientos de frecuencias y la porción VOR no funciona, el identificador DME se repetirá en un intervalo de	2	A— intervalos de 20 segundos a 1020 Hz.	B— intervalos de 30 segundos a 1350 Hz.	C— intervalos de 60 segundos a 1350 Hz.
¿Cuál es el significado de una sola identificación codificada recibida sólo una vez aproximadamente cada 30 segundos de un VORTAC?	3	A— Los componentes VOR y DME son operativos.	B— Los componentes VOR y DME son ambos operativos, pero la identificación de voz está fuera de servicio.	C— El componente DME es operativo y el componente VOR es inoperativo.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 192.) Como guía para hacer correcciones de rango, ¿cuántos grados de cambio de rumbo relativo se deben usar para cada desviación de media milla del arco deseado?	3	A: 2° a 3°.	B: 5° máximo.	C: 10° a 20°.
¿Cómo determina un piloto si el DME está disponible en un ILS/LOC?	1	A— El IAP indica el canal DME/TACAN en la caja de frecuencia LOC.	B— Loc/DME se indican en la caja de frecuencia de baja altitud en ruta.	C— Frecuencias LOC/DME disponibles en el Manual de Información del Aviador.
¿Qué datos deben ser registrados en el registro de aeronaves u otro registro apropiado por un piloto que realiza una verificación operacional VOR para las operaciones IFR?	2	A: Nombre o identificación VOR, fecha de comprobación, cantidad de error de rodamiento y firma.	B: lugar de la verificación operativa, cantidad de error de rodamiento, fecha de la verificación y firma.	C: Fecha de verificación, nombre o identificación vor, lugar de la verificación operativa y cantidad de error de rodamiento.
¿Qué registro deberá hacer en el registro de la aeronave u otro registro permanente el piloto que realice la comprobación operativa del VOR?	1	A: la fecha, el lugar, el error de rumbo y la firma.	B: la fecha, la frecuencia de VOR o VOT, el número de horas de luz f desde la última comprobación y la firma.	C: la fecha, el lugar, el error de rumbo, el tiempo total de la aeronave y la firma.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Al realizar una comprobación VOR aerotransportada, ¿cuál es la tolerancia máxima permitida entre los dos indicadores de un sistema VOR dual (unidades independientes entre sí excepto la antena)?	1	A: 4° entre los dos rodamientos indicados de un VOR.	B: Más o menos 4° cuando se establece en radiales idénticos de un VOR.	C: 6° entre los dos radiales indicados de un VOR.
(Refiérase a la figura 76.) ¿Qué indicación sería una verificación de precisión aceptable de ambos receptores VOR cuando la aeronave se encuentra en el puesto de control del receptor VOR en el Aeropuerto Regional de Helena?	3	A— A.	B— B.	C— C.
Mientras esté en el aire, ¿cuál es la variación máxima permisible entre los dos rodamientos indicados al verificar un sistema VOR con el otro?	2	A— Más o menos 4° cuando se establece en radiales idénticos de un VOR.	B— 4° entre los dos rodamientos indicados a un VOR.	C— Más o menos 6° cuando se establece en radiales idénticos de un VOR
(Refiera al cuadro 81.) Al comprobar un sistema VOR dual mediante el uso de un VOT, ¿qué ilustración indica que los VOR son satisfactorios?	1	A— 1.	B— 2.	C— 4.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cómo debe el piloto hacer una comprobación del receptor VOR cuando la aeronave se encuentra en el puesto de control designado en la superficie del aeropuerto?	2	A: Fije el OBS en 180° más o menos 4°; el CDI debe centrarse con una indicación FROM.	B: fije el OBS en la radial designada. El CDI debe centrarse dentro de más o menos 4° de ese radial con una indicación FROM.	C: Con la aeronave dirigiéndose directamente hacia el VOR y el OBS configurado a 000°, el CDI debe centrarse dentro de más o menos 4° de ese radial con una indicación TO.
(Consulte la figura 82.) ¿Cuál es un rango aceptable de precisión al realizar una verificación operativa de VOR duales usando un sistema contra el otro?	3	A— 1.	B— 2.	C— 4.
¿Dónde se puede encontrar la frecuencia VOT para un aeropuerto en particular?	2	A— En el gráfico IAP.	B— Solo en el gráfico Suplementos EE.UU.	C— En el gráfico Suplementos EE.UU. y en el panel de comunicación de voz A/G del gráfico en ruta a baja altitud.
¿Qué indicaciones son tolerancias aceptables al verificar ambos receptores VOR mediante el uso del VOT?	3	A: 360° A y 003° A, respectivamente.	B: 001° FROM y 005° FROM, respectivamente.	C: 176° A y 003° FROM, respectivamente.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿En qué publicación pueden encontrarse los puntos de control en tierra receptores VOR para un aeropuerto determinado?	3	A: Manual de información aeronáutica.	B: Gráfico de baja altitud en ruta.	C: El gráfico complementa EE.UU.
¿Cuál es la tolerancia máxima para la indicación VOR cuando el CDI está centrado y la aeronave está directamente sobre el punto de control aerotransportado?	1	A— Más o menos 6° de la radial designada.	B— Más 6° o menos 4° de la radial designada.	C: más o menos 4° de la radial designada.
¿Cuál es la tolerancia máxima permitida para una verificación operativa de equipos VOR cuando se utiliza un VOT?	1	A— Más o menos 4°.	B— Más o menos 6°.	C— Más o menos 8°.
¿Cómo debe el piloto hacer una comprobación del receptor VOR cuando el avión se encuentra en el punto de control designado en la superficie del aeropuerto?	2	A: Con la aeronave dirigiéndose directamente hacia el VOR y el OBS configurado a 000°, el CDI debe centrarse dentro de más o menos 4° de ese radial con una indicación	B: fije el OBS en la radial designada. El CDI debe centrarse dentro de más o menos 4° de ese radial con una indicación FROM.	C: fije el OBS en 180° más o menos 4°; el CDI debe centrarse con una indicación FROM.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
		TO.		
Para utilizar correctamente un VOT para una comprobación del receptor VOR, el CDI debe estar centrado con una indicación TO y el OBS debe indicar que la aeronave está en el radial	3	A: 090.	B: 180 radiales.	C: 360 radiales.
Cuando la aguja CDI está centrada durante una comprobación VOR en el aire, el selector omni-cojinete y el indicador OBS deben leer	2	A: dentro de los 4° de la radial seleccionada.	B: dentro de los 6° de la radial seleccionada.	C: 0° TO, sólo si se debe al sur del VOR.
(Refiera al cuadro 64.) El indicador de desviación del curso (CDI) está centrado. ¿Qué indicaciones en los receptores VOR No. 1 y No. 2 sobre el Aeropuerto Regional de Lafayette cumplirían con los requisitos para la verificación del receptor VOR? VOR	1	A— 162° A	B— 160° DESDE	C— 341° DESDE 346° 162° 330° DESDE DESDE DESDE



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
A/DESDE VOR A/DESDE Nº 1 No. 2				
¿Qué indicación debe recibir un piloto cuando una estación VOR está en mantenimiento y puede considerarse poco fiable?	1	A: No hay identificación codificada, pero hay posibles indicaciones de navegación.	B: Identificación codificada, pero sin indicaciones de navegación.	C: Una grabación de voz en la frecuencia VOR anunciando que el VOR está fuera de servicio para el mantenimiento.
Una estación VOR en particular está siendo sometida a mantenimiento rutinario. Esto se evidencia en	3	A: Eliminación de la característica de navegación.	B: Misión de una señal de alerta de mantenimiento en el canal de voz.	C: Retirada de la identificación
¿Qué desviación angular de una línea central del curso VOR está representada por una desviación a escala completa del CDI?	3	A— 4°.	B — 5°.	C — 10°.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Quando se utiliza VOR para la navegación, ¿cuál de los siguientes debe considerarse como paso de estación?	3	A: El primer movimiento del CDI a medida que el avión entra en la zona de confusión.	B: En el momento en que el indicador TO-FROM queda en blanco.	C: La primera inversión positiva y completa del indicador TO-FROM.
¿Cuál de los siguientes debe considerarse como paso de estación cuando se utiliza VOR?	3	A: El primer parpadeo del indicador TO-FROM y CDI a medida que se acerca la estación.	B: La primera desviación a gran escala del CDI.	C: La primera inversión completa del indicador TO-FROM.
Al comprobar la sensibilidad de un receptor VOR, el número de grados en el cambio de rumbo a medida que se gira el OBS para mover el CDI desde el centro hasta el último punto a cada lado debe estar entre	3	A: 5° y 6°.	B: 8° y 10°.	C: 10° y 12°.
Un receptor VOR con sensibilidad normal de cinco puntos muestra una desviación de tres puntos a 30 NM de la estación. ¿El avión sería desplazado aproximadamente qué tan lejos de la línea central del curso?	2	A— 2 NM.	B— 3 NM.	C— 5 NM.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Una aeronave que se encuentra a 30 millas de una estación VOR y muestra una desviación de escala 1/2 en el CDI sería ¿a qué distancia de la línea central del curso seleccionado?	2	A— 1 1/2 millas.	B— 2 1/2 millas.	C— 3 1/2 millas.
¿Qué desviación angular de una línea central del curso VOR está representada por una desviación de escala 1/2 del CDI?	3	A — 2°.	B — 4°.	C — 5°.
Después de pasar un VORTAC, el CDI muestra una desviación de escala 1/2 a la derecha. ¿Qué se indica si la desviación permanece constante durante un período de tiempo?	3	A— El avión se está acercando a la radial.	B— El OBS se fija erróneamente en la partida recíproca.	C— El avión está volando lejos de la radial.
(Refiera al cuadro 95.) ¿Cuál es el desplazamiento lateral de la aeronave en NM desde el radial seleccionado en el NAV No. 1?	1	A— 5,0 NM.	B— 7,5 NM.	C— 10,0 NM.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 95.) ¿En qué radial está la aeronave como indica el NAV No. 1?	3	A— R-175.	B — R-165.	C— R-345
(Consulte la figura 95.) ¿Qué selección de OBS en el NAV No. 1 centraría el CDI y cambiaría la indicación TO / FROM a una TO?	2	A — 175°.	B — 165°.	C — 3 4 5°.
(Refiera al cuadro 95.) ¿Cuál es el desplazamiento lateral en grados desde el radial deseado en el NAV No. 2?	3	A — 1°.	B — 2°.	C — 4°.
(Consulte la figura 95.) ¿Qué selección de OBS en el NAV No. 2 centraría el CDI?	1	A — 174°.	B— 166°.	C — 3 3 5°.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 95.) ¿Qué selección de OBS en el NAV No. 2 centraría el CDI y cambiaría la indicación TO/FROM a un TO?	3	A— 166°.	B— 346°.	C— 354°.
(Refiera al cuadro 106.) El selector de rumbo de cada aeronave se establece en 360°. ¿Qué aeronave tendría una indicación FROM en el indicador TO/FROM y el CDI apuntando a la izquierda del centro?	2	A— 1.	B— 2.	C— 3.
La deflexión a escala completa de un CDI ocurre cuando la barra de desviación del curso o la aguja	2	A: se desvía del lado izquierdo de la escala al lado derecho de la escala.	B: se desvía del centro de la escala a cualquier lado lejano de la escala.	C: se desvía de media escala izquierda a media escala derecha.
(Véanse las figuras 65 y 66.) ¿Cuál es su posición con respecto a la intersección GRICE?	1	A— A la derecha de la V552 y acercándose a la intersección GRICE.	B— Derecha de la V552 y más allá de la intersección GRICE.	C— A la izquierda de la V552 y acercándose a la intersección GRICE.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Véanse las figuras 71 y 71A.) ¿Cuál es su posición en relación con la intersección de Flosi hacia el norte en V213?	1	A: Al oeste de la V213 y acercándose a la intersección de Flosi.	B: al este de la V213 y acercándose a la intersección de Flosi.	C: al oeste de la V213 y más allá de la intersección de Flosi.
(Véanse las figuras 86 y 87.) ¿Qué dos indicaciones muestran que la izquierda de V20 y al oeste de la intersección Mocks?	2	A: 1 y 3.	B: 1 y 4.	C: 3 y 4.
(Véanse las figuras 87 y 88.) ¿Cuál es su relación con la vía aérea mientras se dirige hacia el oeste en V222?	1	A— Al sur de la V222 y acercándose a la intersección FALSE.	B— Al norte de la V222 y acercándose a la intersección FALSE.	C— Al sur de la V222 y más allá de la intersección FALSE.
(Véanse las figuras 89 y 90.) ¿Cuál es su relación con la vía aérea mientras está en ruta de BCE VORTAC a HVE VORTAC en V8?	1	A— Izquierda, por supuesto, en V8.	B— Izquierda por supuesto en V382.	C. Derecho, por supuesto, en V8.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 109.) ¿En qué dirección general desde el VORTAC se encuentra la aeronave?	1	A: Noreste.	B: Sureste.	C: Suroeste.
(Consulte la figura 110.) ¿En qué dirección general desde el VORTAC se encuentra la aeronave?	3	A— Suroeste.	B— Noroeste.	C— Noreste.
(Refiera al cuadro 111.) ¿En qué dirección general desde el VORTAC se encuentra la aeronave?	3	A: Noreste.	B: Sureste.	C: Noroeste.
(Refiérase a las figuras 96 y 97.) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "A" de HSI?	1	A: 9 y 6.	B: 9 solamente.	C— 6 solamente.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiérase a las figuras 96 y 97.) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "B" de HSI?	2	A: 11.	B: 5 y 13.	C:7 y 11.
(Véanse las figuras 96 y 97.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "C" de HSI?	3	A— 9.	B— 4.	C— 12.
(Refiérase a las figuras 96 y 97.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "D" de HSI?	3	A— 1.	B— 10.	C— 2.
(Véanse las figuras 96 y 97.) ¿A qué posición(es) de la aeronave corresponde la presentación "E" de HSI?	3	A: 8 solamente.	B: sólo 3.	C— 8 y 3.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiérase a las figuras 96 y 97.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "F" de HSI?	1	A— 4.	B — 11.	C— 5.
(Véanse las figuras 96 y 97.) ¿A qué posición(s) de aeronave corresponde la presentación "G" de HSI?	2	A: 7 solamente.	B: 7 y 11.	C: 5 y 13.
(Refiérase a las figuras 96 y 97.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "H" de HSI?	2	A— 8.	B — 1.	C— 2.
(Véanse las figuras 96 y 97.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "I" de HSI?	3	A— 4.	B— 12.	C — 11.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Véanse las figuras 98 y 99.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "D" de HSI?	3	A— 4.	B— 15.	C — 17.
(Refiérase a las figuras 98 y 99.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "E" de HSI?	2	A— 5.	B— 6.	C— 15.
(Refiera al cuadro 99.) La información del waypoint GPS que se muestra en HSI "E" indica que su posición es	3	A-suroeste, en el rumbo de 350° al waypoint.	B-oeste, en el rumbo de 010° al punto de referencia.	C-norte, en el rumbo de 190° al punto de referencia.
(Véanse las figuras 98 y 99.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "F" de HSI?	3	A— 10.	B — 14.	C— 16.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Véanse las figuras 98 y 99.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "A" de HSI?	1	A— 1.	B— 8.	C — 11.
(Véanse las figuras 98 y 99.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "B" de HSI?	3	A— 9.	B— 13.	C— 19.
(Véanse las figuras 98 y 99.) ¿A qué posición de la aeronave corresponde la presentación "C" de HSI?	3	A— 6.	B — 7.	C— 12
(Véanse las figuras 47 y 48.) ¿Cuál es su posición en relación con Yakima VOR?	1	A: Al noroeste del V468 volando lejos del VOR.	B: al norte del V448 volando al VOR.	C: Aproximación a la intersección de TAMPO.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué es un punto de paso cuando se utiliza para un vuelo IFR?	1	A— Una posición geográfica predeterminada utilizada para una ruta de RNAV o un enfoque de instrumento de RNAV.	B: un punto de notificación definido por la intersección de dos radiales VOR.	C— Una ubicación en una vía aérea victoriosa que sólo puede ser identificada por señales VOR y DME.
(Consulte la Figura 242.) ¿Qué equipo aéreo mínimo se requiere para estar operativo para la aproximación RNAV RWY 36 en Adams Field?	3	A: un receptor de RNAV aprobado que proporciona orientación horizontal y vertical.	B: un transpondedor y un receptor de RNAV aprobado que proporciona orientación horizontal y vertical.	C: Cualquier receptor de RNAV aprobado.
¿Cuáles son los principales beneficios de la navegación por satélite por áreas (RNAV)?	1	A: proporciona un enrutamiento y altitudes óptimos.	B: Se minimiza el ajuste de radio y la comunicación del controlador.	C: No se requieren rutas de llegada y procedimientos de salida estándar de la terminal.
¿En qué circunstancias no se autorizaría un enfoque baro-VNAV?	2	A: Cuando los NAVAIDs basados en tierra, tales como el ILS, están fuera de servicio.	B: en zonas de terreno peligroso o cuando se requiere un ajuste remoto del altímetro.	C: cuando el límite inferior de la temperatura publicada es de -20°C y la temperatura exterior es de -15°C.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cómo el baro-VNAV proporciona la dirección vertical durante un acercamiento del RNAV?	2	A: Los aviones equipados con GPS utilizan la señal de deslizamiento ILS existente para la orientación vertical durante los enfoques baro-VNAV.	B: mediante ángulos verticales o altitudes definidos como fijaciones utilizando el ajuste del altímetro local.	C: utilización de una serie de correcciones de desdo instrucciones.
El enfoque perdido para el BARO-VNAV y el LNAV se inicia en la altura de decisión	2	A: Altura de Decisión	B: punto de aproximación perdido.	C: corrección de aproximación final.
Su sistema de aviónica ofrece funciones de VNAV de asesoramiento, pero no utiliza WAAS ni sistemas baro-VNAV. ¿Qué afirmación es cierta?	2	A: puede utilizar su sistema de aviónica para ejecutar aproximaciones a los mínimos de LNAV/VNAV.	B: el sistema de aviónica no se puede utilizar para ejecutar aproximaciones a los mínimos de LNAV/VNAV.	C: puede utilizar su sistema de aviónica para ejecutar aproximaciones a los mínimos LNAV/VNAV y LPV.
(Refiera al cuadro 210.) ¿Qué secuencia de luces indicadoras de balizas marcadoras, y sus respectivos códigos, recibirá en el procedimiento de aproximación ILS RWY 6 al MAP?	3	A: Azul: puntos y guiones alternativos; ámbar: guiones.	B: ámbar: puntos y guiones alternativos; azul: guiones.	C: Blanco— puntos rápidos.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es la diferencia entre una instalación de FDS y una instalación de LDA?	1	A: el ancho del curso SDF es de 6° o 12° mientras que el ancho del curso LDA es de aproximadamente 5°.	B: el curso de FDS no tiene orientación de pendiente de deslizamiento, mientras que el LDA sí lo tiene.	C: El SDF no tiene balizas marcadoras mientras que el LDA tiene al menos un OM.
¿Cuál es la diferencia entre una ayuda direccional de tipo localizador (LDA) y el localizador ILS?	1	A: El LDA no está alineado con la pista.	B: El LDA utiliza un ancho de curso de 6° o 12°, mientras que un ILS utiliza sólo 5°.	C: La señal LDA se genera a partir de una instalación de tipo VOR y no tiene pendiente de deslizamiento.
¿Qué tan ancho es un curso de SDF?	2	A: 3° o 6°.	B: 6° o 12°.	C: varía de 5° a 10°.
¿Cuáles son las principales diferencias entre las FDS y la localización de un ILS?	2	A— Las indicaciones utilizables fuera del curso están limitadas a 35° para el localizador y hasta 90° para las FDS.	B: El curso de FDS puede no estar alineado con la pista y el curso puede ser más ancho.	C: el ancho del curso para el localizador siempre será de 5° mientras que el curso de SDF estará entre 6° y 12°.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Si el marcador externo ILS es inoperante, usted puede substituir	1	A: un localizador de brújula o radar de precisión.	B: radiales VOR que identifican la ubicación.	C: Equipos de medición a distancia (DME).
Al rastrear la entrada en el localizador, ¿cuál de los siguientes es el procedimiento adecuado con respecto a las correcciones de deriva?	1	A: Las correcciones de deriva deben establecerse con precisión antes de llegar al marcador exterior y la finalización de la aproximación debe realizarse con correcciones de rumbo no superiores a 2°.	B: las correcciones de deriva deben realizarse en incrementos de 5° después de pasar el marcador exterior.	C: las correcciones de deriva deben realizarse en incrementos de 10° después de pasar el marcador exterior.
(Consulte la Figura 61.) Determine su posición en relación con la pendiente de deslizamiento y el curso del localizador.	3	A: Por debajo de la pendiente de deslizamiento y a la derecha del curso del localizador.	B: Por encima de la pendiente de deslizamiento y a la izquierda del curso del localizador.	C: Por encima de la pendiente de deslizamiento y a la derecha del curso del localizador

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Véanse las figuras 139 y 140.) ¿Qué desplazamiento desde el localizador y la pendiente de deslizamiento en el punto de 1,9 NM está indicado?	2	A: 710 pies a la izquierda de la línea central del localizador y 140 pies por debajo de la pendiente de deslizamiento.	B: 710 pies a la derecha de la línea central del localizador y 140 pies por encima de la pendiente de deslizamiento.	C: 430 pies a la derecha de la línea central del localizador y 28 pies por encima de la pendiente de deslizamiento.
(Véanse las figuras 139 y 141.) ¿Qué desplazamiento de la línea central del localizador y la pendiente de deslizamiento en el punto de 1,300 pies de la pista se indica?	3	A: 21 pies por debajo de la pendiente de deslizamiento y aproximadamente 320 pies a la derecha de la línea central de la pista.	B: 28 pies por encima de la pendiente de deslizamiento y aproximadamente 250 pies a la izquierda de la línea central de la pista.	C: 21 pies por encima de la pendiente de deslizamiento y aproximadamente 320 pies a la izquierda de la línea central de la pista.
(Véanse las figuras 139 y 142.) ¿Qué desplazamiento desde el localizador y la pendiente de deslizamiento en el marcador exterior está indicado?	1	A: 1,550 pies a la izquierda de la línea central del localizador y 210 pies por debajo de la pendiente de deslizamiento.	B: 1,550 pies a la derecha de la línea central del localizador y 210 pies por encima de la pendiente de deslizamiento.	C: 775 pies a la izquierda de la línea central del localizador y 420 pies por debajo de la pendiente de deslizamiento.
(Consulte la Figura 244.) ¿En qué se diferencia una instalación de LDA, como la de Roanoke Regional, de una instalación de enfoque ILS estándar?	2	A: El LOC es más ancho.	B: el LOC se desplaza desde la pista.	C: El GS es inutilizable más allá del MM.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 227.) Está ejecutando el enfoque ILS RWY 35R del Aeropuerto Centenario (APA). ¿Cuál es su altitud de cruce en el marcador exterior?	2	A: 2,092 pies MSL.	B: 7,977 pies MSL.	C: 8,000 pies MSL.
Se le ha dado la siguiente autorización de aproximación: "N696US se le ha despejado para la pista ILS 7 aproximación izquierda, pista de paso lateral 7 derecha." ¿En qué momento se espera que comience la maniobra de paso lateral?	2	A— A la altitud mínima publicada para una aproximación en círculos.	B— Tan pronto como sea posible después de que el entorno de la pista o pista esté a la vista.	C— En el localizador MDA mínimo y cuando la pista está a la vista.
Si el monitoreo de integridad autónomo del receptor (RAIM) no está disponible antes de comenzar un enfoque GPS, el piloto debe	1	A: utilizar un sistema de navegación o aproximación que no sea GPS para un enfoque.	B: continúe hasta el MAP y mantenga presionados hasta que los satélites sean recapturados.	C: continuar la aproximación, esperando recapturar los satélites antes de llegar a la FAF.
Mientras está en un enfoque GPS, recibe una anunciación RAIM sobre el estado de la fiabilidad RAIM. Debe	1	A: ejecutar un enfoque perdido inmediato independientemente de dónde se encuentren en la ruta de acceso.	B: ejecute un enfoque perdido inmediato solo si ha pasado el FAWP.	C: continúe con el enfoque ya que tiene hasta 5 minutos de precisión GPS para completar el enfoque después de recibir la anunciación.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Como parte de su planificación previa al vuelo GPS, se debe verificar la predicción RAIM. Esto significa que la disponibilidad de	2	A: RAIM está asegurada para toda su ruta de vuelo, incluida la aproximación GPS en su destino.	B: se prevé que RAIM esté disponible para toda su ruta de vuelo, incluida la aproximación GPS en su destino.	C: si se predice que RAIM estará disponible, aún debe tener capacidad ILS para utilizar un enfoque GPS.
Cuando se utiliza el GPS para la navegación y los enfoques por instrumentos, cualquier aeropuerto alternativo requerido debe tener	3	A- autorización para volar aproximaciones bajo IFR utilizando sistemas de aviónica GPS.	B: un enfoque GPS que se prevé que esté operativo y disponible en la ETA.	C: un procedimiento de aproximación de instrumento operativo aprobado distinto del GPS.
Su unidad FMS/RNAV a bordo basada en GPS está certificada por IFR bajo TSO-C129 o TSO-C196. Su destino está por debajo de los mínimos para el enfoque GPS RNAV y usted procede a su alternativa presentada. Usted sabe que las unidades	2	A:GPS certificadas bajo TSO-C129 no están autorizadas para requisitos de aproximación alternativa; posteriormente, debe utilizar un procedimiento de aproximación basado en NAVAIDS terrestres.	B: una vez desviado al aeropuerto alternativo, puede utilizar un enfoque basado en GPS siempre que exista un NAVAID operativo basado en tierra y un receptor aéreo apropiado para su uso como respaldo.	C: si su aeronave está equipada con un segundo GPS certificado TSOC129 como respaldo en lugar de un receptor NAVAID basado en tierra, puede completar el enfoque incluso si el IAP se basa en NAVAIDS basados en tierra.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Los sistemas GPS portátiles y los sistemas GPS certificados para el funcionamiento de VFR pueden utilizarse durante las operaciones IFR como	2	A: la referencia principal para determinar los puntos de referencia en ruta.	B: una ayuda a la conciencia situacional.	C: la fuente primaria de navegación.
Un GPS de mano es	3	A: autorizado para uso IFR bajo VMC.	B: autorizado para el uso IFR bajo IMC hasta que la pista está a la vista.	C: no autorizado para uso IFR.
Un sistema GPS de mano	2	A: puede ser utilizado para operaciones IFR en condiciones climáticas VFR.	B: no está autorizado para la navegación IFR.	C: sólo se puede utilizar en condiciones meteorológicas IFR para la navegación en ruta.
Durante las operaciones IFR en ruta y terminales que utilizan un sistema GPS aprobado para la navegación, las instalaciones de navegación en tierra	2	A: sólo son necesarias durante la parte de aproximación del vuelo.	B: debe estar operativo a lo largo de toda la ruta.	C: debe estar operativo sólo si RAIM predice una interrupción.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante las operaciones IFR en ruta que utilicen un sistema GPS TSO-C129 o TSO-C196 aprobado para la navegación,	3	A: no se requiere ningún otro sistema de navegación.	B: siempre se requiere la supervisión activa de un sistema de navegación alternativo.	C: la aeronave debe tener un sistema de navegación alternativo aprobado y operativo apropiado para la ruta.
En un enfoque GPS, el GPS/HSI muestra una bandera LNAV/VNAV. ¿Qué debes hacer?	3	A: Descienda al punto de aproximación perdido LNAV MDA.	B: Siga el deslizador hasta el LNAV/VNAV DA.	C: ejecute el enfoque que no se ha perdido.
Cambiar la sensibilidad predeterminada en su enfoque GPS será	3	A: anular la selección del modo de altitud.	B: anule la selección del modo de altitud y rumbo.	C: desactiva el anunciador GPS.
En una aeronave técnicamente avanzada (TAA), el mensaje de advertencia típico es una indicación roja parpadeante	1	A: con un tono repetido.	B: indicación amarilla con un solo tono.	C: indicación blanca o verde sin tono.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
En un enfoque GPS compatible con WAAS, ¿cuál es la importancia de "LNAV + V" que se muestra?	2	A: Se proporciona orientación vertical de asesoramiento al piloto que debe utilizarse en lugar de las correcciones de deses graduales publicadas en el enfoque del instrumento.	B: La orientación vertical de asesoramiento se proporciona como ayuda al piloto durante el descenso a la pista.	C: se proporciona al piloto una guía vertical aprobada para descender a la altura de decisión.
¿Qué condiciones permiten a un piloto que ejerce los privilegios de BasicMed actuar como PIC con arreglo a las normas de vuelo por instrumentos (IFR)?	2	A: El vuelo en IMC no está permitido bajo BasicMed.	B: Cuando el PIC está clasificado por instrumento y actual.	C: Cuando hay un piloto de seguridad que comparte las responsabilidades del PIC.
¿Cuándo se requiere tener una calificación de instrumento para el vuelo en VMC?	3	A: Vuelo a través de un MOA.	B: Vuelo a un ADIZ.	C: Vuelo al espacio aéreo de clase A.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
El piloto al mando de una aeronave civil sólo debe tener una habilitación de instrumento cuando opere	2	A: bajo IFR en el espacio aéreo de control positivo.	B: bajo IFR, en condiciones meteorológicas inferiores a las mínimas para el vuelo VFR, y en un espacio aéreo de Clase A.	C: en condiciones meteorológicas inferiores al mínimo prescrito para el vuelo VFR.
Un piloto comercial certificado que transporte pasajeros de alquiler por la noche o por encima de 50 NM debe tener al menos	3	A: una habilitación tipo.	B: un certificado médico de primera clase.	C: una clasificación de instrumento en la misma categoría y clase de aeronave.
¿En qué condiciones debe el piloto al mando de una aeronave civil tener al menos una calificación de instrumento?	2	A— Cuando se opera en el espacio aéreo de clase E.	B— Para un vuelo en condiciones VFR mientras se está en un plan de vuelo IFR	C— Para cualquier vuelo por encima de una altitud de 1,200 pies AGL, cuando la visibilidad es inferior a 3 millas.
Tiene la intención de transportar pasajeros de alquiler en un vuelo VFR nocturno en un avión monomotor dentro de un radio de 25 millas del aeropuerto de salida. Usted está obligado a poseer al menos qué calificación (s)?	2	A— Un certificado de piloto comercial con una calificación de tierra single engine.	B— Un Certificado de Piloto Comercial con una calificación de un solo motor e instrumento (avión).	C— Un certificado de piloto privado con una calificación de avión de tierra e instrumento monomotor.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué limitación se impone a un piloto de avión comercial recién certificado si esa persona no tiene una calificación de piloto de instrumento?	3	A— El transporte de pasajeros o propiedades de alquiler en vuelos a campo traviesa por la noche está limitado a un radio de 50 NM.	B— El transporte de pasajeros de alquiler en vuelos a través del país está limitado a 50 NM para vuelos nocturnos, pero no limitado para vuelos diurnos.	C— El transporte de pasajeros de alquiler en vuelos a campo traviesa está limitado a 50 NM y se prohíbe el transporte de pasajeros de alquiler por la noche.
¿Qué limitación se impone al titular de un certificado de piloto comercial si esa persona no posee una calificación de instrumento?	3	A— Esa persona está limitada a privilegios de piloto privado por la noche.	B— El transporte de pasajeros o propiedades de alquiler en vuelos a campo traviesa por la noche está limitado a un radio de 50 NM.	C— El transporte de pasajeros de alquiler en vuelos a campo traviesa está limitado a 50 NM y se prohíbe el transporte de pasajeros de alquiler por la noche.
Para transportar pasajeros de alquiler en un avión en vuelos a campo traviesa de más de 50 NM desde el aeropuerto de salida, el piloto al mando está obligado a tener al menos	3	A: una autorización de piloto de categoría II.	B: un certificado médico de primera clase.	C: un Certificado de Piloto Comercial con una calificación de instrumento.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Para cumplir con los requisitos mínimos de experiencia en instrumentos, dentro de los últimos 6 meses calendario necesita	1	A: seis aproximaciones por instrumentos, procedimientos de tenencia y cursos de interceptación y rastreo en la categoría apropiada de aeronaves.	B: seis horas en aeronaves de la misma categoría.	C: seis horas en la misma categoría de aeronaves, y al menos 3 de las 6 horas en condiciones IFR reales.
Después de que su reciente experiencia IFR lapsos, ¿cuánto tiempo tiene antes de que usted debe pasar una verificación de aptitud de instrumentos para actuar como piloto al mando bajo IFR?	1	A: 6 meses.	B: 90 días.	C: 12 meses.
Un piloto con clasificación de instrumento, que no ha registrado ningún tiempo de instrumento en 1 año o más, no puede servir como piloto al mando bajo IFR, a menos que el piloto	2	A: completa las 6 horas y seis enfoques requeridos, seguidos de una verificación de competencia del instrumento dada por un examinador designado por la AAC.	B: pasa una verificación de competencia de instrumentos en la categoría de aeronave involucrada, dada por un examinador aprobado de la AAC, un instructor de instrumentos o un inspector de la AAC.	C: pasa una verificación de competencia instrumental en la categoría de aeronave involucrada, seguida de 6 horas y seis aproximaciones por instrumentos, 3 de esas horas en la categoría de aeronave involucrada.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La reciente experiencia IFR de un piloto expira el 1 de julio de este año. ¿Cuál es la última fecha en que el piloto puede cumplir con el requisito de experiencia IFR sin tener que tomar una verificación de competencia del instrumento?	1	A— 31 de diciembre de este año.	B— 30 de junio del próximo año.	C— 31 de julio de este año.
Un piloto con clasificación de instrumento está planeando un vuelo bajo IFR el 10 de julio de este año. Antes de conducir la luz, el piloto debe tener	1	A: realizó y registró las tareas prescritas y las repeticiones requeridas para la moneda del instrumento no antes del 1 de enero de este año.	B: realizó y registró las tareas prescritas y las repeticiones requeridas para la moneda del instrumento no antes del 10 de febrero de este año.	C: pasó un chequeo de competencia de instrumentos entre el 1 de agosto del año pasado y el 1 de julio de este año.
¿Qué condiciones mínimas son necesarias para los enfoques de instrumentos requeridos para la moneda IFR?	1	A— Las aproximaciones se pueden hacer en un avión, simulador ligero, o dispositivo de entrenamiento de vuelo.	B— Se deben realizar al menos tres aproximaciones en la misma categoría de aeronaves que se va a volar.	C— Se deben realizar al menos tres aproximaciones en la misma categoría y clase de aeronave que se va a volar.
¿Cómo puede un piloto satisfacer el requisito de experiencia de vuelo reciente necesario para actuar como piloto al mando en IMC en aeronaves propulsadas? Dentro de los 6 meses calendario anteriores, registrado	2	A: seis aproximaciones de instrumentos y 3 horas en condiciones IFR reales o simuladas en los últimos 6 meses; tres de los enfoques deben estar en	B: seis aproximaciones por instrumentos, procedimientos de holding y cursos de interceptación y seguimiento mediante sistemas de navegación.	C— 6 hours of instrument time under actual or simulated IFR conditions within the last 3 months, including at least six instrument approaches of



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
		la categoría de aeronaves involucradas.		any kind. Three of the 6 hours must be in flight in any category aircraft.
¿Cuánto tiempo cumple un piloto con los requisitos de actualidad de experiencia para el vuelo IFR después de completar con éxito una verificación de competencia de instrumentos si no se realizan más vuelos IFR?	2	A: 90 días.	B: 6 meses calendario.	C: 12 meses calendario.
Para cumplir con la experiencia mínima requerida de vuelo por instrumentos para actuar como piloto al mando de una aeronave bajo IFR, debe haber registrado dentro de los 6 meses calendario anteriores en la misma categoría de aeronave: seis aproximaciones por instrumentos,	1	A: procedimientos de retención, interceptación y seguimiento de cursos mediante el uso de sistemas de navegación.	B: y 6 horas de tiempo de instrumento en cualquier aeronave.	C: tres de los cuales deben estar en la misma categoría y clase de aeronave a volar, y 6 horas de tiempo de instrumento en cualquier aeronave.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Ningún piloto podrá actuar como piloto al mando de una aeronave en virtud de las normas IFR o en condiciones meteorológicas inferiores a los mínimos prescritos para el VFR, a menos que dicho piloto haya completado, dentro de los 6 meses civiles anteriores, al menos	3	A: tres instrumentos se acercan y registran 3 horas.	B: seis vuelos de instrumentos en condiciones IFR reales.	C: seis aproximaciones de instrumentos, procedimientos de sutención, cursos de interceptación y seguimiento utilizando sistemas de navegación, o pasaron una verificación de competencia de instrumentos.
Las condiciones meteorológicas de en ruta son IMC. Sin embargo, durante el descenso a su destino para un enfoque ILS, se encuentra con condiciones meteorológicas VMC antes de alcanzar la corrección de aproximación inicial. Usted sabe que para registrar el enfoque ILS hacia los requisitos de moneda del instrumento,	2	A: el vuelo debe permanecer en un plan de vuelo IFR durante todo el acercamiento y el aterrizaje.	B: la aproximación ILS sólo se puede acreditar si se utiliza un dispositivo de limitación de vistas.	C: el enfoque ILS se puede acreditar independientemente del clima real si se le emite una autorización IFR.
¿Qué requisitos recientes de experiencia de vuelo por instrumentos deben cumplirse antes de que usted pueda actuar como piloto-encomandante de un avión bajo IFR?	1	A— Un mínimo de seis aproximaciones de instrumentos en un avión, o un simulador aprobado (avión) o entrenador de tierra, dentro de los 6 meses calendario anteriores.	B— Se aproxima un mínimo de seis instrumentos, de los cuales al menos tres deben estar en una aeronave dentro de los 6 meses calendario anteriores.	C— Un mínimo de seis aproximaciones por instrumentos en una aeronave, de las cuales al menos tres deben estar en la misma categoría dentro de los 6 meses calendario anteriores.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué experiencia adicional en instrumentos se requiere para que usted pueda cumplir con los requisitos de experiencia de vuelo reciente para actuar como piloto al mando de un avión bajo IFR? Su experiencia actual con instrumentos dentro de los 6 meses calendario anteriores es: 1. 3 horas con cursos de retención, interceptación y seguimiento en un simulador de vuelo de avión aprobado. 2. dos aproximaciones de instrumentos en un avión.	3	A: Tres horas de instrumento simulado o real en tiempo de luz en un helicóptero, y dos aproximaciones de instrumentos en un avión o helicóptero.	B: Tres aproximaciones instrumentales en un avión.	C: cuatro aproximaciones por instrumentos en un avión, o un simulador de vuelo de avión aprobado o dispositivo de entrenamiento.
Con exclusión del espacio aéreo a 2.500 pies AGL o menos, se requiere un transpondedor codificado operable equipado con capacidad de modo C en todo el espacio aéreo controlado a 12.500 pies MSL y por encima de	2	A: 12,500 pies MSL	B: 10,000 pies MSL.	C: Nivel de vuelo (FL) 180.
Se requiere un transpondedor codificado equipado con capacidad de notificación de altitud en todo el espacio aéreo controlado	1	A: a 10.000 pies MSL y por encima de él, excluyendo a 2.500 pies AGL y por debajo de él.	B: a 2.500 pies sobre la superficie y por encima de la superficie.	C: por debajo de 10,000 pies MSL, excluyendo en y por debajo de 2,500 pies AGL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Una aeronave operada bajo regulación IFR está obligada a tener cuál de los siguientes?	3	A: Altímetro de radar.	B: sistema VOR dual.	C: indicador de dirección giroscópico.
¿Dónde se requiere DME bajo IFR?	1	A: En o por encima de 24,000 pies MSL si se requiere equipo de navegación VOR.	B: En el espacio aéreo de control positivo.	C: Por encima de 18,000 pies MSL.
¿Qué acción debe tomar si su DME falla en FL240?	3	A— Avise a ATC de la falla y aterrice en el aeropuerto disponible más cercano donde se pueden hacer reparaciones.	B— Notifique al ATC que será necesario que usted vaya a una altitud más baja, puesto que su DME ha fallado.	C— Notificar a ATC de la falla y continuar hasta el siguiente aeropuerto de aterrizaje previsto donde se pueden hacer reparaciones.
¿Cuál es el procedimiento cuando el DME funciona mal en o por encima de 24,000 pies MSL?	3	A— Notifique al ATC inmediatamente y solicite una altitud por debajo de los 24,000 pies.	B: continúe hasta su destino en condiciones VFR e informe del mal funcionamiento.	C— Después de notificar inmediatamente a ATC, puede continuar hasta el siguiente aeropuerto de aterrizaje previsto donde se pueden hacer reparaciones.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Si el transpondedor de la aeronave falla durante el vuelo dentro del espacio aéreo de clase B,	2	A: el piloto debe solicitar inmediatamente la autorización para salir del espacio aéreo de clase B.	B— Atc puede autorizar la desviación del requisito de transpondedor para permitir que las aeronaves continúen hacia el aeropuerto de destino final.	C: las aeronaves deben descender inmediatamente por debajo de los 1.200 pies AGL y dirigirse a su destino.
Cuando una aeronave no está equipada con un transpondedor, ¿qué requisito debe cumplirse antes de que atc autorice un vuelo dentro del espacio aéreo de clase B?	1	A— Una solicitud para el vuelo propuesto debe hacerse a ATC al menos 1 hora antes del vuelo.	B— El vuelo propuesto debe realizarse cuando se opera bajo las reglas de vuelo por instrumentos.	C— El vuelo propuesto debe realizarse en condiciones meteorológicas visuales (VMC).
Las aeronaves que operan bajo IFR deben tener, además del equipo necesario para VFR y de noche, al menos	3	A: Equipos de medición de distancia.	B: receptores VOR duales.	C: un indicador de deslizamiento de deslizamiento.
Para cumplir los requisitos para el vuelo con arreglo al IFR, una aeronave debe estar equipada con ciertos instrumentos y equipos operables. Uno de los requeridos es	1	A: un reloj con puntero de segundo barrido o presentación digital.	B: un altímetro de radar.	C: un transpondedor con capacidad de notificación de altitud.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 230.) ¿Qué equipo de navegación mínimo se requiere para completar el procedimiento VOR/DME-A?	2	A: Un receptor VOR.	B: Un receptor VOR y DME.	C: Dos receptores VOR y DME.
Su transpondedor es inoperante. ¿Cuáles son los requisitos para volar en el espacio aéreo de clase D?	2	A: Se prohíbe la entrada en la clase D.	B: continúe el vuelo según lo planeado.	C: El piloto debe solicitar inmediatamente el manejo de prioridades para proceder al destino.
Además de un receptor VOR y una capacidad de comunicaciones bidireccionales, ¿qué equipo adicional se necesita para el funcionamiento IFR en el espacio aéreo de clase B?	3	A: DME y un transpondedor codificado operable con capacidad de modo C.	B: receptor de comunicaciones en espera, DME y transpondedor codificado.	C: un transpondedor codificado operable con capacidad de modo C.
Antes de operar una aeronave no equipada con un transpondedor en el espacio aéreo de clase B, deberá presentarse una solicitud de de aviación al	3	A: Administrador de la AAC al menos 24 horas antes de la operación propuesta.	B: Oficina de distrito de aviación general de la AAC más cercana 24 horas antes de la operación propuesta.	C: Control de la instalación de ATC al menos 1 hora antes del vuelo propuesto.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál de los siguiente equipo es necesario para operar una aeronave en el espacio aéreo de clase B?	1	A: Un transpondedor de código 4096 con equipo automático de notificación de altitud de presión.	B: Un receptor VOR con DME.	C: Un transpondedor de código 4096.
Se prohíbe el uso de determinados dispositivos electrónicos portátiles en aeronaves que funcionan bajo	1	A: IFR.	B: VFR.	C: DVFR.
¿Cómo puede un piloto determinar si un Sistema de Posicionamiento Global (GPS) instalado en una aeronave está aprobado para los enfoques IFR en ruta e IFR?	1	A: Suplemento manual de vuelo.	B: Manual del operador GPS.	C: Manual del propietario de la aeronave.
Su aeronave tenía el sistema de presión estática y el altímetro probado e inspeccionado el 5 de enero de este año, y se encontró que cumplía con las normas de la AAC. Estos sistemas deben ser reinspeccionados y aprobados para su uso en el espacio	3	A— 5 de enero del próximo año.	B— 5 de enero, 2 años a partir de ahora.	C— 31 de enero, dentro de 2 años.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
aéreo controlado bajo IFR hasta				
¿Qué controles e inspecciones de los instrumentos de vuelo o de los sistemas de instrumentos deben realizarse antes de que una aeronave pueda volar con arreglo al IFR?	1	A: VOR dentro de 30 días, sistemas de altímetro dentro de 24 meses calendario y transpondedor dentro de 24 meses calendario.	B: prueba ELT dentro de los 30 días, sistemas de altímetro dentro de los 12 meses calendario y transpondedor dentro de los 24 meses calendario.	C: VOR dentro de 24 meses calendario, transpondedor dentro de 24 meses calendario y sistema de altímetro dentro de 12 meses calendario.
Una prueba e inspección del sistema de altímetro de aeronaves debe realizarse dentro de	3	A: 12 meses calendario.	B: 18 meses calendario.	C: 24 meses calendario
¿Quién es responsable de determinar que el sistema de altímetro ha sido revisado y se ha encontrado que cumple con los requisitos de regulación para un vuelo de instrumento en particular?	3	A: Propietario.	B : Operador.	C: Piloto al mando.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuándo debe realizarse una verificación operacional del equipo VOR de la aeronave cuando se utiliza para operar bajo IFR?	3	A: Dentro de los 10 días o 10 horas anteriores del tiempo de vuelo.	B: Dentro de los 30 días o 30 horas anteriores del tiempo de vuelo.	C: Dentro de los 30 días anteriores.
Si una aeronave no presurizada es operada por encima de 12,500 pies MSL, pero no más de 14,000 pies MSL, por un período de 2 horas y 20 minutos, ¿cuánto tiempo durante ese tiempo se requiere la tripulación mínima requerida para usar oxígeno suplementario?	3	A: 2 horas 20 minutos.	B: 1 hora 20 minutos.	C: 1 hora 50 minutos.
¿Cuál es la altitud máxima de presión de la cabina a la que un piloto puede volar durante más de 30 minutos sin utilizar oxígeno suplementario?	3	A: 10,500 pies.	B: 12,000 pies.	C: 12,500 pies.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es la altitud máxima IFR que puede volar en un avión no presurizado sin proporcionar a los pasajeros oxígeno suplementario?	3	A: 12,500 pies.	B: 14,000 pies.	C: 15,000 pies.
¿Cuál es el requerimiento de oxígeno para una aeronave no presurizada a 15,000 pies?	3	A: Todos los ocupantes deben usar oxígeno durante todo el tiempo a esta altitud.	B: la tripulación debe comenzar a usar oxígeno a 12,000 pies y pasajeros a 15,000 pies.	C: la tripulación debe usar oxígeno durante todo el tiempo por encima de 14,000 pies y los pasajeros deben proporcionar oxígeno suplementario solo por encima de los 15,000 pies.
(Consulte la Figura 89.) ¿Cuáles son los requisitos de oxígeno para un vuelo IFR con destino al noreste desde Milford Municipal en V244 a la altitud más baja apropiada en un avión no presurizado?	3	A: Se debe proporcionar la tripulación mínima requerida y utilizar oxígeno suplementario para la parte del vuelo de más de 30 minutos.	B: Se debe proporcionar la tripulación mínima requerida y utilizar oxígeno suplementario para esa parte del vuelo de más de 30 minutos, y se debe proporcionar oxígeno suplementario a los pasajeros.	C: se debe proporcionar la tripulación mínima requerida y usar oxígeno suplementario, y todos los ocupantes deben proporcionar oxígeno suplementario para todo el vuelo por encima de los 15,000 pies.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 91.) ¿Cuáles son los requisitos de oxígeno para un vuelo IFR hacia el este en V520 desde DBS VORTAC en un avión no presurizado en el MEA?	3	A: Se debe proporcionar la tripulación mínima requerida y utilizar oxígeno suplementario para esa parte de la luz f de más de 30 minutos.	B: Se debe proporcionar la tripulación mínima requerida y utilizar oxígeno suplementario para esa parte del vuelo de más de 30 minutos, y se debe proporcionar oxígeno suplementario a los pasajeros.	C: Los miembros de la tripulación requeridos deben usar oxígeno en todo momento y los pasajeros deben estar provistos de oxígeno suplementario.
¿Por qué la hipoxia es particularmente peligrosa durante vuelos con un piloto?	2	A: La visión nocturna puede estar tan deteriorada que el piloto no puede ver otras aeronaves.	B: los síntomas de la hipoxia pueden ser difíciles de reconocer antes de que las reacciones del piloto se vean afectadas.	C: Es posible que el piloto no pueda controlar la aeronave incluso si usa oxígeno.
¿Qué medidas deben adoptarse en caso de sospecha de hiperventilación?	2	A— Respire a un ritmo más lento tomando respiraciones muy profundas.	B— Respirar conscientemente a un ritmo más lento de lo normal.	C— Forzarse conscientemente a tomar respiraciones profundas y respirar a un ritmo más rápido de lo normal.
Para cumplir con los requisitos de experiencia en instrumentos de regulación, un piloto ingresa la condición de vuelo en el libro de registro de pilotos como condiciones de instrumentos simulados: ¿Qué otra	1	A— Ubicación y tipo de cada aproximación por instrumento completada y nombre del piloto de seguridad.	B— Número y tipo de aproximaciones por instrumentos completadas y ruta de vuelo.	C— Nombre y número de certificado de piloto de piloto de seguridad y tipo de aproximaciones completadas.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
información calificada debe ingresarse?				
¿Qué tiempo de vuelo se puede registrar como tiempo de instrumento cuando está en un plan de vuelo por instrumentos?	2	A: Todo el tiempo el avión no estaba controlado por referencias en tierra.	B: Sólo el tiempo que controló la aeronave únicamente por referencia a los instrumentos de vuelo.	C: Solo el momento en que volaba en condiciones climáticas IFR.
¿Cuáles son las calificaciones mínimas para una persona que ocupa el otro asiento de control como piloto de seguridad durante el vuelo por instrumentos simulado?	1	A: Certificado de piloto privado con las clasificaciones de categoría y clase apropiadas para la aeronave.	B: Piloto privado con calificación de instrumento.	C: Piloto privado con clasificaciones apropiadas de categoría, clase e instrumento.
¿Qué porción del tiempo de instrucción dual puede un instructor certificado registrar como tiempo de vuelo por instrumento?	2	A: Todo el tiempo durante el cual el instructor actúa como instructor de instrumentos, independientemente de las condiciones climáticas.	B: Todo el tiempo durante el cual el instructor actúa como instructor de instrumentos en condiciones climáticas reales del instrumento.	C: Sólo el tiempo durante el cual el instructor vuela la aeronave por referencia a los instrumentos.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Antes de comenzar cualquier vuelo bajo IFR, el piloto al mando debe familiarizarse con toda la información disponible sobre ese vuelo, incluyendo:	3	A: todos los instrumentos se aproximan al aeropuerto de destino.	B: un aeropuerto alternativo y un rendimiento adecuado de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de destino.	C: las longitudes de pista en los aeropuertos de uso previsto y los datos de despegue y aterrizaje de la aeronave
Antes de comenzar cualquier vuelo bajo IFR, el piloto al mando debe familiarizarse con toda la información disponible sobre ese vuelo. Además, el piloto debe	3	A: enumere un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo y familiarícese con los accesos de instrumentos a ese aeropuerto.	B: enumere un aeropuerto alternativo en el plan de vuelo y confirme el rendimiento adecuado de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de destino.	C: estar familiarizado con las longitudes de las pistas de los aeropuertos de uso previsto y los alternos disponibles si no se puede completar el vuelo.
¿Cuál es el suelo del espacio aéreo de clase E cuando se designa junto con una vía aérea?	2	A: 700 pies AGL.	B: 1,200 pies AGL.	C: 1,500 pies AGL
¿Cuál es el piso del espacio aéreo de clase E cuando se designa junto con un aeropuerto que tiene un IAP aprobado?	2	A: 500 pies AGL.	B: 700 pies AGL.	C: 1,200 pies AGL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es la altitud máxima a la que existirá el espacio aéreo clase G? (No incluye espacio aéreo de menos de 1.500 pies AGL.)	2	A: 18,000 pies MSL.	B: 14,500 pies MSL.	C: 14,000 pies MSL.
¿Cuál es generalmente la altitud máxima para el espacio aéreo de clase B?	2	A: 4,000 pies MSL.	B: 10,000 pies MSL.	C: 14,500 pies MSL.
¿Cuáles son los límites laterales normales para el espacio aéreo de clase D?	3	A— 8 NM.	B— 5 NM.	C— 4 NM.
¿Cuál es el suelo del espacio aéreo de clase A?	3	A: 10,000 pies MSL.	B: 14,500 pies MSL.	C: 18,000 pies MSL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Los MOAs son establecidos para	2	A: prohíben todas las aeronaves civiles debido a actividades peligrosas o secretas.	B: separar ciertas actividades militares del tráfico IFR.	C: restringir las aeronaves civiles durante los períodos de actividades de entrenamiento de alta densidad.
¿Qué espacio aéreo se define como zona de transición cuando se designa conjuntamente con un aeropuerto que tiene un IAP prescrito?	1	A: el espacio aéreo de Clase E que se extiende hacia arriba desde 700 pies o más sobre la superficie y termina en la base del espacio aéreo controlado que lo supera.	B: El espacio aéreo de clase D que se extiende desde la superficie y termina en la base de la zona de control continental.	C: el espacio aéreo de Clase C que se extiende desde la superficie hasta 700 o 1,200 pies AGL, donde se designe.
¿Qué altitud es el límite superior del espacio aéreo de clase A?	3	A: 14,500 pies MSL.	B: 18,000 pies MSL.	C— 60,000 pies MSL.
La extensión vertical del espacio aéreo de Clase A en todo el continente U.S. se extiende desde	2	A: 18,000 pies hasta e incluyendo FL450.	B: 18,000 pies hasta FL600 inclusive.	C: 12,500 pies hasta FL600 inclusive.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
El espacio aéreo de clase G es aquel espacio aéreo en el que	1	A: ATC no controla el tráfico aéreo.	B: ATC controla sólo los vuelos IFR.	C: la visibilidad mínima para el vuelo VFR es de 3 millas.
¿Cuáles son los límites verticales de una zona de transición designada conjuntamente con un aeropuerto que tiene un IAP prescrito?	3	A: Superficie a 700 pies AGL.	B: 1.200 pies AGL hasta la base del espacio aéreo controlado que lo supera.	C: 700 pies AGL o más a la base del espacio aéreo controlado que lo supera.
A menos que se especifique lo contrario en el gráfico, la altitud mínima en ruta a lo largo de una ruta en chorro es	1	A: 18,000 pies MSL.	B: 24,000 pies MSL.	C: 10,000 pies MSL
¿Qué altitud es el límite superior normal para el espacio aéreo de clase D?	2	A: 1,000 pies AGL.	B: 2,500 pies AGL.	C: 4,000 pies AGL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué equipo mínimo de aeronaves se requiere para operar en el espacio aéreo de clase C?	1	A: Comunicaciones bidireccionales y transpondedor modo C.	B: Comunicaciones bidireccionales.	C: Transpondedor y DME.
¿Cuál es la visibilidad mínima del vuelo y la distancia de las nubes para volar a 10.500 pies con una holgura VFR-On-Top durante las horas del día? (Espacio aéreo de clase E.)	2	A: 3 SM, 1,000 pies por encima, 500 pies por debajo y 2,000 pies horizontales.	B: 5 SM, 1,000 pies por encima, 1,000 pies por debajo y 1 milla horizontal.	C: 5 SM, 1,000 pies por encima, 500 pies por debajo y 1 milla horizontal.
¿Cuál es la visibilidad de vuelo requerida y la distancia de las nubes si está operando en el espacio aéreo de Clase E a 9,500 pies MSL con una distancia VFR-On-Top durante las horas del día?	1	A: 3 SM, 1,000 pies por encima, 500 pies por debajo y 2,000 pies horizontales.	B: 5 SM, 500 pies por encima, 1,000 pies por debajo y 2,000 pies horizontales.	C: 3 SM, 500 pies por encima, 1,000 pies por debajo y 2,000 pies horizontales.
¿Cuál es la visibilidad mínima en vuelo y la distancia de las nubes requerida para un vuelo VFR-On-Top a 9,500 pies MSL (por encima de 1,200 pies AGL) durante las horas del día en el espacio aéreo de Clase E?	3	A: 2,000 pies; 1,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.	B: 5 millas; 1,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.	C— 3 millas; 1,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Un vuelo debe realizarse en condiciones VFR-On-Top a 12.500 pies MSL (por encima de 1.200 pies AGL). ¿Cuál es la visibilidad en vuelo y la distancia de las nubes necesarias para operar en el espacio aéreo de Clase E durante las horas del día?	2	A: 5 millas; 1,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.	B: 5 millas; 1,000 pies por encima; 1 milla horizontal; 1,000 pies más abajo.	C: 3 millas; 1,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 1,000 pies más abajo.
¿Cuál es la visibilidad mínima en vuelo y la distancia de las nubes requerida en condiciones de VFR sobre las nubes a 13.500 pies MSL (por encima de 1.200 pies AGL) en el espacio aéreo de Clase G durante las horas del día?	3	A— 5 millas; 1,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.	B: 3 millas; 1,000 pies por encima; 1 milla horizontal; 1,000 pies más abajo.	C— 5 millas; 1,000 pies por encima; 1 milla horizontal; 1,000 pies más abajo.
¿Qué visibilidad en vuelo y distancia de las nubes se requiere para un vuelo a 8.500 pies MSL (por encima de 1.200 pies AGL) en el espacio aéreo de clase G en condiciones de VFR durante las horas del día?	1	A: 1 milla; 1,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.	B: 3 millas; 1,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.	C: 5 millas; 1,000 pies por encima; 1 milla horizontal; 1,000 pies más abajo.
¿Cuál es la visibilidad mínima en vuelo y la distancia de las nubes requerida para un avión que opera a menos de 1,200 pies AGL en el espacio aéreo de Clase G durante las horas del día?	2	A: 3 millas; 1,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.	B: 1 milla; libre de nubes.	C: 1 milla; 500 pies por encima; 1,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es la visibilidad mínima en vuelo y la distancia de las nubes requerida para un avión que opera a menos de 1.200 pies AGL bajo VFR especial en el espacio aéreo de Clase E durante las horas del día?	3	A: 1 milla; 2,000 pies por encima; 2,000 pies horizontales; 500 pies más abajo.	B: 3 millas; libre de nubes.	C: 1 milla; libre de nubes.
Si ingresa a VMC mientras está en un plan de vuelo IFR, debe	3	A: informar las condiciones de VFR a ATC.	B: solicitar autorización para VFR-on-top.	C: ver y evitar otros tráficos.
¿Qué publicación abarca los procedimientos necesarios para las responsabilidades de los pilotos en la notificación de accidentes e incidentes de aeronaves?	3	A— FAR Parte 61.	B— FAR Parte 91.	C— NTSB Parte 830.
¿Qué fuentes de información aeronáutica, cuando se utilizan colectivamente, proporcionan el estado más reciente de las condiciones aeroportuarias (por ejemplo, cierres de pistas, iluminación de pistas, condiciones de nieve)?	3	A— Manual de información aeronáutica, cartas aeronáuticas y Aviso a los aviadores distantes (D).	B— Chart Supplements U.S. and FDC NOTAMs	C— Chart Supplements U.S. and Distant (D) NOTAMs

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es el propósito de los NOTAM de FDC?	3	A— Proporcionar la información más reciente sobre el estado de las instalaciones de navegación a todas las instalaciones del SFS para las emisiones programadas.	B. Emitir avisos para todos los aeropuertos e instalaciones de navegación en el menor tiempo posible.	C— Informar sobre cambios en los datos de vuelo que afecten al procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP), las cartas aeronáuticas y las restricciones de vuelo antes de la publicación normal.
¿De qué fuente puede obtener los últimos NOTAM de FDC?	2	A: Avisos a las publicaciones de los aviadores.	B: AAC AFSS/FSS.	C: El gráfico complementa ee.uu.
Las sensaciones que conducen a la desorientación espacial durante las condiciones de vuelo por instrumentos	3	A— son frecuentemente encontradas por los pilotos de instrumentos principiantes, pero nunca por los pilotos con experiencia moderada en instrumentos.	B: ocurren, en la mayoría de los casos, durante el período inicial de transición del vuelo visual al vuelo por instrumentos.	C— debe suprimirse y confiarse totalmente en las indicaciones de los instrumentos de vuelo.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cómo puede un piloto de instrumento superar mejor la desorientación espacial?	3	A: Confía en el sentido cinestésico.	B: utilice una verificación cruzada muy rápida.	C: Leer e interpretar los instrumentos de vuelo y actuar en consecuencia.
Un piloto está más sujeto a la desorientación espacial si se ignoran los sentidos cinestésicos	3	A-. se ignoran los sentidos kinestésicos	B: los ojos se mueven a menudo en el proceso de comprobación cruzada de los instrumentos de vuelo.	C: las señales corporales se utilizan para interpretar la actitud de vuelo.
¿Qué procedimiento se recomienda para prevenir o superar la desorientación espacial?	3	A— Reducir los movimientos de la cabeza y los ojos en la medida de lo posible.	B— Confía en el sentido cinestésico.	C— Confíe en las indicaciones de los instrumentos de vuelo.
¿Cómo puede un piloto de instrumento superar mejor la desorientación espacial?	2	A: Utilice una comprobación cruzada muy rápida.	B: Interpretar correctamente los instrumentos de vuelo y actuar en consecuencia.	C: evite realizar operaciones bancarias superiores a 30°.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Sin ayuda visual, un piloto a menudo interpreta la fuerza centrífuga como una sensación de	1	A: subiendo o bajando.	B: torneado.	C: inversión de movimiento.
El movimiento brusco de la cabeza durante un giro prolongado de velocidad constante en IMC o condiciones de instrumentos simulados puede causar la ilusión de	1	A: ilusión de Coriolis.	B: falso horizonte.	C: ilusión de elevador.
Un cambio brusco de la subida a la luz f recta y nivelada puede crear la ilusión de	1	A: cayendo hacia atrás.	B: una actitud de nariz.	C: un descenso con las alas niveladas.
Una aceleración rápida durante el despegue puede crear la ilusión de que	2	A: girando en la dirección opuesta.	B: estar en una actitud de nariz arriba	C: picar contra el suelo.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La visión del túnel y la cianosis son síntomas de	1	A: hipoxia.	B: hiperventilación.	C: intoxicación por monóxido de carbono.
Una formación de nubes inclinadas, un horizonte oscurecido y una escena oscura con luces de tierra y estrellas pueden crear una ilusión conocida como	3	A: ilusiones de ascensor.	B: autoquinesis.	C: falsos horizontes.
Debido a la ilusión visual, al aterrizar en una pista más estrecha de lo habitual, la aeronave parecerá ser	1	A: más alta de lo real, lo que lleva a una aproximación más baja de lo normal.	B: más bajo de lo real, lo que lleva a un enfoque más alto de lo normal.	C: más alto que el real, lo que lleva a un enfoque más alto que lo normal.
¿Qué ilusión visual crea el mismo efecto que una pista más estrecha de lo habitual?	1	A: Una pista inclinada hacia arriba.	B: Una pista más ancha de lo habitual.	C: Una pista inclinada hacia abajo.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué efecto tiene la calima en la capacidad de ver el tráfico o las características del terreno durante el vuelo?	3	A: La neblina hace que los ojos se enfoquen en el infinito, lo que hace que las características del terreno sean más difíciles de ver.	B: Los ojos tienden a trabajar en exceso en la calima y no detectan fácilmente el movimiento relativo.	C: La calima crea la ilusión de estar a una distancia mayor que la real de la pista, y hace que los pilotos vuelen una aproximación más baja.
¿Qué afirmación es correcta con respecto al uso de la iluminación de la cabina para el vuelo nocturno?	2	A: Reducir la intensidad de la iluminación a un nivel mínimo eliminará los puntos ciegos.	B: el uso de luz blanca regular, como una luz de pestañas f, perjudicará la adaptación nocturna.	C: la coloración que se muestra en los mapas es la menos afectada por el uso de iluminación roja directa.
¿Qué uso de la iluminación de la cabina es correcto para la luz nocturna?	1	A— Reducir la intensidad de la iluminación interior a un nivel mínimo.	B— El uso de luz blanca regular, como una lampara, no perjudicará la adaptación nocturna.	C— La coloración mostrada en los mapas es la menos afectada por el uso de iluminación roja directa
¿Qué técnica debe utilizar un piloto para buscar tráfico a derecha e izquierda durante el vuelo recto y nivelado?	1	A: Concéntrese sistemáticamente en diferentes segmentos del cielo durante intervalos cortos.	B: concéntrese en el movimiento relativo detectado en el área de visión periférica.	C: Barrido continuo del parabrisas de derecha a izquierda.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué se espera de usted como piloto en un plan de vuelo IFR si está descendiendo o subiendo en condiciones de VFR?	3	A: Si está en una vía aérea, suba o descienda a la derecha de la línea central.	B: indique a ATC que está en condiciones visuales y permanecerá a una corta distancia a la derecha de la línea central mientras escala.	C: ejecute banqueos suaves, izquierda y derecha, a una frecuencia que permita el escaneo visual continuo del espacio aéreo a su alrededor.
A menos que se prescriba otra cosa, ¿cuál es la norma relativa a la altitud y el rumbo que ha de mantenerse durante un vuelo IFR fuera de las vías aéreas sobre terreno montañoso?	3	A: 1,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de 4 NM, por supuesto.	B: 2,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de 5 NM, por supuesto.	C: 2,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de 4 NM, por supuesto.
A menos que se prescriba otra cosa, ¿cuál es la norma relativa a la altitud y el rumbo que ha de mantenerse durante un vuelo IFR fuera de las vías aéreas sobre terreno no montañoso?	1	A: 1,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de 4 NM, por supuesto.	B: 2,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de 5 SM, por supuesto.	C: 1,000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de 3 NM, por supuesto.
¿Qué procedimiento se recomienda al subir a una altitud asignada en las vías respiratorias?	1	A: Ascienda por la línea central de la aerovía, excepto cuando maniobre para evitar otro tráfico aéreo en condiciones de VFR.	B: suba ligeramente por el lado derecho de las vías respiratorias cuando esté en condiciones de VFR.	C: suba lo suficientemente lejos hasta el lado derecho de la vía aérea para evitar el tráfico ascendente o descendente que viene de la dirección opuesta si está en condiciones de VFR.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
En el caso de operaciones sobre una zona designada como zona montañosa en la que no se prescribe ninguna otra altitud mínima, ninguna persona podrá operar una aeronave bajo IFR por debajo de una altitud de	3	A a 500 pies por encima del obstáculo más alto.	B: 1,000 pies por encima del obstáculo más alto.	C: 2.000 pies por encima del obstáculo más alto.
Si, mientras se encuentra en el espacio aéreo de clase E, se recibe una autorización para "mantener las condiciones de VFR en la parte superior", el piloto debe mantener una altitud de crucero de VFR basada en la dirección del curso verdadero de	3	A. Curso verdadero	B: rumbo magnético.	C: curso magnético.
Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje o a menos que el Administrador autorice lo contrario, la altitud mínima para el vuelo IFR es	3	A: 3,000 pies sobre todo terreno.	B: 3,000 pies sobre terreno montañoso designado; 2,000 pies sobre el terreno en otros lugares.	C: 2,000 pies por encima del obstáculo más alto sobre el terreno montañoso designado; 1,000 pies por encima del obstáculo más alto sobre el terreno en otros lugares.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
En el caso de operaciones sobre una zona designada como zona montañosa, ninguna persona podrá operar una aeronave bajo IFR por debajo de 2.000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de	3	A: 3 SM del curso volado.	B: 4 SM del curso volado.	C: 4 NM del curso volado.
¿Qué informe debe hacerse al ATC sin una solicitud específica cuando no está en contacto con el radar?	2	A: Introducción de condiciones meteorológicas por instrumentos.	B: al salir de la aproximación final, la corrección se incluye en la aproximación final.	C: corregir un E.T.A. cada vez que un E.T.A. anterior está en error más de 2 minutos.
Mientras esté en un plan de vuelo IFR, debe notificar a ATC de una variación en la velocidad cuando la velocidad	2	A: tierra cambia más de 5 nudos.	B: el TAS promedio cambia 10 nudos o 5 por ciento.	C: la velocidad del suelo cambia en 10 MPH o más.
¿Qué implica declarar "combustible mínimo" al ATC?	3	A: La prioridad del tráfico es necesaria al aeropuerto de destino.	B: se requiere manejo de emergencia al aeropuerto utilizable más cercano.	C: Simplemente un aviso que indique que es posible una situación de emergencia en caso de que se produzcan demoras indebidas.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Quando el ATC no ha impuesto ninguna restricción de ascenso o descenso y las aeronaves están a menos de 1,000 pies de altitud asignada, los pilotos deben intentar escalar y descender a una velocidad de entre	2	A: 500 pies por minuto y 1,000 pies por minuto.	B: 500 pies por minuto y 1,500 pies por minuto.	C: 1,000 pies por minuto y 2,000 pies por minuto.
A efectos de la planificación IFR, ¿cuáles son los puntos de notificación obligatorios cuando se utilizan fijos de VOR/DME o VORTAC para definir una ruta directa no en vías aéreas establecidas?	1	A: arreglos seleccionados para definir la ruta.	B: No hay puntos de reporte obligatorios a menos que lo aconseje el ATC	C: En los puntos de cambio.
¿Qué medidas debe tomar si su receptor VOR N° 1 funciona mal mientras opera en el espacio aéreo controlado bajo IFR? Su avión está equipado con dos receptores VOR. El receptor No. 1 tiene capacidad VOR/Localizer/Glide Slope, y el No. 2 solo tiene capacidad VOR/Localizer.	1	A: Informe el mal funcionamiento inmediatamente al ATC.	B: continuar el vuelo como despejado; no se requiere ningún informe.	C: continúe con el enfoque y solicite un enfoque VOR o NDB.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante un vuelo IFR en IMC, se encuentra una condición de socorro (falla de incendio, mecánica o estructural). El piloto debe	1	A: no dudar en declarar una emergencia y obtener una autorización modificada.	B: espere hasta que la situación sea inmediatamente peligrosa antes de declarar una emergencia.	C: póngase en contacto con ATC y avise de que existe una condición de urgencia y solicite la consideración de prioridad.
Durante la fase en ruta de un vuelo IFR, se aconseja al piloto que "el servicio de radar haya terminado". ¿Qué medidas son apropiadas?	2	A: establezca el transpondedor en el código 1200.	B: Reanudar la notificación de posición normal.	C: active la función IDENT del transpondedor para restablecer el contacto con el radar.
Un piloto o tripulación no puede realizar ninguna actividad excepto las requeridas para operar con seguridad la aeronave durante	3	A, el paseo previo al vuelo de la aeronave.	B: abastecimiento de combustible de la aeronave.	C: fases críticas del vuelo.
La regla de la "cabina estéril" es una buena práctica no solo para los pilotos de aerolíneas, sino para todos los pilotos porque	2	A: mantener la cabina ordenada y limpia lo mantiene mejor organizado.	B: reduce en gran medida las distracciones durante las fases críticas del vuelo.	C: mantiene las transmisiones de radio al mínimo.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante un vuelo IFR en IMC, se introduce un patrón de retención (en una corrección que no es la misma que la aproximación fix) con un tiempo EFC de 1530. En 1520 experimenta un error de comunicaciones bidireccional completo. ¿Qué procedimiento debe seguir para ejecutar la aproximación a un aterrizaje?	2	A: salga de la fijación de retención para llegar a la aproximación fix lo más cerca posible de la hora de EFC y complete la aproximación.	B: salga fijo del patron antes del ETA planeadoo el tiempo EFC y complete la aproximacion.	C: salga de la fijación de retención en el primer momento del vuelo previsto para ETA o el EFC, y complete la aproximación.
¿Qué procedimiento debe seguir si experimenta un error de comunicaciones bidireccional mientras mantiene en una corrección de retención con un tiempo de EFC? (La corrección de retención no es la misma que la corrección de enfoque.)	2	A: salga de la corrección de retención para llegar a la corrección de aproximación lo más cerca posible de la hora de EFC.	B: salga de la fijación de retención en el momento del EFC.	C: Proceda inmediatamente a la corrección de aproximación y mantenga hasta EFC.
Usted está en IMC y tiene una falla de radiocomunicaciones bidireccionales. Si no ejerce la autoridad de emergencia, ¿qué procedimiento se espera que siga?	1	A: establezca el transpondedor en el código 7600, continúe el vuelo en la ruta asignada y vuele a la última altitud asignada o al MEA, lo que sea mayor.	B: establezca el transpondedor en el código 7700 durante 1 minuto y, a continuación, en 7600 y vuele a un área con condiciones meteorológicas VFR.	C: establezca el transpondedor en 7700 y vuele a un área en la que pueda bajar en condiciones de VFR.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué procedimiento debe seguir si, durante un vuelo IFR en condiciones VFR, tiene fallas en las comunicaciones de radio bidireccionales?	1	A: Continúe el vuelo bajo VFR y aterrice tan pronto como sea posible.	B: continúe el vuelo a la altitud y ruta asignadas, comience la aproximación en su ETA o, si llega tarde, comience la aproximación a su llegada.	C: aterriza en el aeropuerto más cercano que tiene condiciones VFR.
¿Qué altitud y ruta se deben utilizar si está volando en IMC y tiene fallas de radiocomunicaciones bidireccionales?	1	A: continúe en la ruta especificada en su autorización, vuele a una altitud que sea la más alta de la última altitud asignada, altitud que ATC le ha informado que debe esperar o el MEA.	B: Vuele directamente a un área que se ha pronosticado que tiene condiciones VFR, vuele a una altitud que esté al menos 1,000 pies por encima de los obstáculos más altos a lo largo de la ruta.	C: desciende a MEA y, si está despejado de nubes, diríjase al aeropuerto apropiado más cercano. Si no está libre de nubes, mantenga la más alta de las MEA a lo largo de la ruta de despeje.
En caso de fallo de las radiocomunicaciones bidireccionales mientras se opera con una autorización IFR en condiciones de VFR, el piloto debe continuar	2	A: por la ruta asignada en la última autorización ATC recibida.	B: el vuelo bajo VFR y aterrizar tan pronto como sea práctico.	C: el vuelo por la ruta más directa hasta el arreglo especificado en el último despeje.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 87.) Mientras se mantiene en el 10 DME f ix al este de LCH para una aproximación ILS a RWY 15 en el aeropuerto de Lake Charles Muni, ATC le aconseja que espere la autorización para la aproximación en 1015. En 1000 usted experimenta la falla bidireccional de las comunicaciones de radio. ¿Qué procedimiento debe seguirse?	3	A: Squawk 7600 y escuche en la frecuencia LOM las instrucciones de ATC. Si no se reciben instrucciones, inicie su acercamiento al 1015.	B: Squawk 7700 durante 1 minuto y, a continuación, 7600. Después de 1 minuto, descienda a la aproximación final mínima fix altitud. Comience su acercamiento en 1015.	C: Squawk 7600; planee comenzar su acercamiento en 1015.
Mientras vuela en un plan de vuelo IFR, experimenta una falla de radio de comunicaciones bidireccionales mientras se está en condiciones VFR. En esta situación, debe continuar su vuelo bajo	1	A: VFR y aterrizar tan pronto como sea posible.	B: VFR y proceder a su destino del plan de vuelo.	C: IFR y mantener la última ruta asignada y altitud a su destino del plan de vuelo.
¿Cuándo se requiere un plan de vuelo IFR?	3	A: Cuando existan condiciones inferiores a las de VFR en el espacio aéreo de clase E o clase G y en el espacio aéreo de clase A.	B: en todo el espacio aéreo de clase E cuando las condiciones están por debajo de VFR, en el espacio aéreo de clase A y en el espacio aéreo de zona de defensa.	C: En el espacio aéreo de clase E cuando existe IMC o en el espacio aéreo de clase A.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Antes de qué operación debe presentarse un plan de vuelo IFR y recibirse una autorización apropiada del ATC?	2	A: Volar por referencia a instrumentos en espacio aéreo controlado.	B: Entrar en el espacio aéreo controlado cuando existe IMC.	C: Despegue cuando existen condiciones climáticas IFR.
Para operar bajo IFR por debajo de 18,000 pies, un piloto debe presentar un plan de vuelo IFR y recibir una autorización ATC apropiada antes de que	1	A: ingrese al espacio aéreo controlado.	B: introducir condiciones meteorológicas por debajo de los mínimos de VFR.	C: despegue.
Para operar una aeronave bajo IFR, se debe haber presentado un plan de vuelo y se debe haber recibido una autorización atc antes de	3	A, controlando la aeronave únicamente mediante el uso de instrumentos.	B: introducir condiciones meteorológicas en cualquier espacio aéreo.	C: entrar en el espacio aéreo controlado.
¿Cuándo se requiere una autorización IFR durante las condiciones meteorológicas VFR?	2	A— Cuando opere en el espacio aéreo de Clase E.	B— Cuando opere en un espacio aéreo de Clase A.	C— Cuando opera en espacio aéreo por encima de 14,500 pies.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Operación en la que el espacio aéreo requiere la presentación de un plan de vuelo IFR?	2	A: Cualquier espacio aéreo cuando la visibilidad es menos de 1 milla.	B: Espacio aéreo de clase E con IMC y espacio aéreo de clase A.	C: Área de control positiva, área de control continental y todo el resto del espacio aéreo, si la visibilidad es inferior a 1 milla.
Al salir de un aeropuerto situado fuera del espacio aéreo controlado durante el IMC, debe presentar un plan de vuelo IFR y recibir una autorización antes del despegue	3	A: Despegue	B: Ingresando condiciones IFR.	C: Ingresando a espacio aéreo clase E.
Ninguna persona puede operar una aeronave en el espacio aéreo controlado bajo IFR a menos que él / ella presenta un plan de vuelo	3	A- y recibe una autorización por teléfono antes del despegue.	B: antes del despegue y solicita la autorización a su llegada a una vía aérea.	C: y recibe una autorización antes de entrar en el espacio aéreo controlado.
¿Cuándo se pueden utilizar los waypoints VFR en un plan de vuelo IFR ?	1	A: Nunca.	B: Siempre.	C: Al presentar un plan de vuelo compuesto.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante su planificación previa al vuelo para un vuelo IFR, usted determina que el primer aeropuerto de aterrizaje previsto no tiene ningún enfoque por instrumentos prescrito en regulación. El pronóstico del tiempo para una hora antes a través de una hora después de su hora estimada de llegada es 3000' disperso con 5 millas de visibilidad. Para cumplir con los requisitos de combustible para este vuelo, debe poder volar al primer aeropuerto de aterrizaje previsto,	2	A, luego al aeropuerto alternativo y luego durante 30 minutos a una velocidad de crucero normal.	B: luego al aeropuerto alternativo, y luego durante 45 minutos a velocidad de crucero normal.	C: luego vuela durante 45 minutos a una velocidad de crucero normal.
¿Cuáles son los requisitos mínimos de combustible en condiciones IFR, si se prevé que el primer aeropuerto de aterrizaje previsto tenga un techo de 1.500 pies y una visibilidad de 3 millas en ETA planificada para el vuelo? Combustible para volar al primer aeropuerto de aterrizaje previsto,	2	A: y volar a partir de entonces durante 45 minutos a una velocidad de crucero normal.	B: volar al alterno, y vuela a partir de entonces durante 45 minutos a una velocidad de crucero normal.	C: volar a la alternativa, y volar a partir de entonces durante 30 minutos a velocidad de crucero normal.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuáles son los requisitos mínimos de combustible en condiciones IFR, si se prevé que el primer aeropuerto de aterrizaje previsto tenga un techo de 1,500 pies y una visibilidad de 3 millas en ETA planificada por vuelo? Combustible para volar al primer aeropuerto de aterrizaje previsto,	3	A: y volar a partir de entonces durante 45 minutos a una velocidad de crucero normal.	B: vuela a la alternativa, y vuela a partir de entonces durante 45 minutos a una velocidad de crucero normal.	C: volar a la alternativa, y volar a partir de entonces durante 30 minutos a velocidad de crucero normal.
¿Cuál es el procedimiento recomendado para la transición de VFR a IFR en un plan de vuelo compuesto?	1	A: antes de realizar la transición a IFR, póngase en contacto con el FSS más cercano, cierre la parte VFR y solicite la autorización del ATC.	B: al llegar al punto propuesto para cambiar a IFR, póngase en contacto con el FSS más cercano y cancele su plan de vuelo VFR, luego comuníquese con ARTCC y solicite una autorización IFR.	C: Antes de llegar al punto propuesto para el cambio a IFR, póngase en contacto con ARTCC, solicite su autorización IFR e indítelos que cancelen el plan de vuelo VFR.
¿Qué condiciones meteorológicas mínimas deben pronosticarse para su ETA en un aeropuerto alternativo, que tiene sólo un enfoque VOR con mínimos alternativos estándar, para que el aeropuerto aparezca como suplente en el plan de vuelo IFR?	2	A: techo de 800 pies y visibilidad de 1 milla.	B: techo de 800 pies y visibilidad de 2 millas estatutas	C: techo de 1,000 pies y visibilidad para permitir el descenso desde la altitud mínima de en ruta (MEA), acercarse y aterrizar bajo VFR básico.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Un aeropuerto puede no ser calificado para uso alternativo si	3	A: el aeropuerto solo tiene informes meteorológicos AWOS-3.	B: el aeropuerto está al lado de un área restringida o prohibida.	C: el único procedimiento de aproximación estándar es el GPS.
Cuando su aeronave está equipada con un GPS TSOC129 o TSO-C196, un aeropuerto puede no estar calificado para uso alternativo si	1	A: el único procedimiento de aproximación estándar es GPS en el destino y alternativo.	B: el aeropuerto solo tiene informes meteorológicos AWOS-3 y ningún equipo LAAS operativo.	C: el aeropuerto está al lado de un área restringida o prohibida.
¿Cuáles son los mínimos alternativos para un aeropuerto con un procedimiento de aproximación de precisión?	2	A: techo de 400 pies y 2 millas de visibilidad.	B: techo de 600 pies y 2 millas de visibilidad.	C: techo de 800 pies y 2 millas de visibilidad.
Cuando se requiere un aeropuerto alternativo, ¿cuáles son los mínimos meteorológicos que deben pronosticarse en la ETA para un aeropuerto alternativo que tiene un procedimiento de aproximación de precisión?	2	A: Techo 200 pies por encima de los mínimos de aproximación y al menos 1 milla de visibilidad, pero no menos de la visibilidad mínima para la aproximación.	B: techo de 600 pies y visibilidad de 2 millas.	C: techo de 200 pies por encima de la elevación del campo y visibilidad de 1 milla, pero no menos de la visibilidad mínima para la aproximación.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuáles son las condiciones meteorológicas mínimas que deben preverse para incluir un aeropuerto como alternativo cuando el aeropuerto no tiene un IAP aprobado?	3	R— El techo y la visibilidad en ETA, 2,000 pies y 3 millas, respectivamente.	B: El techo y la visibilidad desde 2 horas antes hasta 2 horas después de ETA, 2,000 pies y 3 millas, respectivamente.	C— El techo y la visibilidad en ETA deben permitir el descenso de MEA, la aproximación y el aterrizaje, bajo VFR básico.
Cuando un piloto elige proceder al aeropuerto alternativo seleccionado, ¿qué mínimos se aplican para aterrizar en el aeropuerto alternativo?	3	A— 600-1 si el aeropuerto tiene un ILS.	B— Techo 200 pies por encima del mínimo publicado; visibilidad 2 millas.	C— Los mínimos de aterrizaje para la aproximación que se va a utilizar.
Si un piloto opta por proceder a la alternativa seleccionada, los mínimos de aterrizaje utilizados en ese aeropuerto deben ser los mínimos	1	A : especificados para el procedimiento de aproximación seleccionado.	B: mínimos alternativos que se muestran en el gráfico de aproximación.	C: mínimos mostrados para ese aeropuerto en una lista separada de "Mínimos alternativos IFR".
Al realizar una aproximación por instrumentos en el aeropuerto alternativo seleccionado, ¿qué mínimos de aterrizaje se aplican?	3	A— Mínimos alternativos estándar (600-2 u 800-2).	B— Los mínimos alternativos IFR enumerados para ese aeropuerto.	C— Los mínimos de aterrizaje publicados para el tipo de procedimiento seleccionado.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Un aeropuerto sin un IAP autorizado puede incluirse en un plan de vuelo IFR como alternativa, si el pronóstico meteorológico actual indica que el techo y la visibilidad en la ETA permitirán	3	A: permitan el descenso desde la IAF hasta el aterrizaje en condiciones básicas de VFR.	B: estar al menos 1,000 pies y 1 milla.	C: permite un descenso del MEA, aproximación y un aterrizaje en condiciones básicas de VFR.
Las rutas IFR preferidas que comienzan con una solución indican que las aeronaves que salen normalmente serán enrutadas a la fijación por	2	A: la(s) aerovías establecida(s) entre el aeropuerto de salida y la solución.	B: un procedimiento de salida por instrumentos (DP) o vectores de radar.	C: sólo ruta directa.
(Consulte la figura 190.) ¿Cuáles son las horas de operación (hora estándar local) de la torre de control en Santa Barbara Muni (SBA)?	2	A— 5:30am – 10:00pm	B— 0600 – 2300	C— 1400 – 0700
(Refiera al cuadro 184.) ¿Cuáles son las horas de operación (hora local) del servicio de Clase D para la Terminal Aérea de Yakima cuando el horario de verano está en vigor?	2	A: 0500 a 2100 locales.	B: 0700 a 2300 locales.	C: 0600 a 2200 locales



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La información de vuelo más actualizada en ruta y destino para planificar un vuelo por instrumentos debe obtenerse de la transmisión	2	A- ATIS.	B-AFSS.	C-Avisos a las publicaciones de los aviadores.
¿Qué punto en el destino debe utilizarse para calcular el tiempo estimado en ruta en un plan de vuelo IFR?	3	A— La fijación del enfoque final en el enfoque del instrumento esperado.	B— El enfoque inicial se fija en el enfoque de instrumento esperado.	C— El punto del primer aterrizaje previsto.
Para aeronaves que no sean helicópteros, ¿qué mínimos meteorológicos pronosticados se requieren para incluir un aeropuerto como suplente en un plan de vuelo IFR si el aeropuerto solo tiene aproximación VOR?	1	A: Techo y visibilidad en ETA, 800 pies y 2 millas, respectivamente.	B: Techo y visibilidad desde 2 horas antes hasta 2 horas después de ETA, 800 pies y 2 millas, respectivamente.	C: techo y visibilidad en ETA, 600 pies y 2 millas, respectivamente.
Para aeronaves que no sean helicópteros, ¿qué condiciones climáticas mínimas deben pronosticarse para su ETA en un aeropuerto alternativo que tenga un procedimiento de aproximación de	1	A: techo de 600 pies y visibilidad de 2 SM en su ETA.	B: techo de 600 pies y visibilidad de 2 SM desde 2 horas antes hasta 2 horas después de su ETA.	C: techo de 800 pies y visibilidad de 2 SM en su ETA.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
precisión, con mínimos alternativos estándar, con el fin de incluirlo como suplente para el vuelo IFR?				
Para aeronaves que no sean helicópteros, ¿se requiere un aeropuerto alternativo para un vuelo IFR a ATL (Atlanta Hartsfield) si el ETA propuesto es 1930Z? TAF KATL 121720Z 121818 20012KT 5SM HZ BKN030 FM2000 3SM TSRA OVC025CB FM2200 33015G20KT P6SM BKN015 OVC040 BECMG 0608 02008KT BKN040 BECMG 1012 00000KT P6SM CLR=	1	A— No, porque se prevé que el techo y la visibilidad estén en o por encima de 2.000 pies y 3 millas dentro de 1 hora antes a 1 hora después del ETA.	B— No, porque se pronostica que el techo y la visibilidad permanecerán en o por encima de 1,000 pies y 3 millas, respectivamente.	C— Sí, porque el techo podría caer por debajo de los 2.000 pies dentro de las 2 horas antes de 2 horas después de la ETA.
Para aeronaves que no sean helicópteros, ¿qué condiciones mínimas deben existir en el aeropuerto de destino para evitar incluir un aeropuerto alternativo en un plan de vuelo IFR cuando se dispone de un PAI estándar?	3	A: De 2 horas antes a 2 horas después de ETA, techo de pronóstico 2,000, y visibilidad 2 y 1/2 millas.	B: De 2 horas antes a 2 horas después de ETA, techo de previsión 3.000, y visibilidad 3 millas.	C: desde 1 hora antes hasta 1 hora después de ETA, techo de previsión 2.000 y visibilidad 3 millas.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Para aeronaves que no sean helicópteros, ¿bajo qué condiciones no está obligado a incluir un aeropuerto alternativo en un plan de vuelo IFR si la regulación prescribe un IAP estándar para el aeropuerto de destino?	2	A— Cuando se pronostica que el techo estará al menos 1,000 pies por encima de la más baja de la altitud mea, moca o aproximación inicial y la visibilidad es 2 millas más que la visibilidad mínima de aterrizaje dentro de las 2 horas de su ETA en el aeropuerto de destino.	B— Cuando los informes o pronósticos meteorológicos indiquen que el techo y la visibilidad serán de al menos 2,000 pies y 3 millas durante 1 hora antes de 1 hora antes de su ETA en el aeropuerto de destino.	C— Cuando se pronostica que el techo estará al menos 1,000 pies por encima de la más baja de la altitud mea, moca o aproximación inicial dentro de las 2 horas de su ETA en el aeropuerto de destino.
(Consulte la Figura 165.) ¿Cuáles son las horas de operación (hora estándar local) del control de aproximación / salida en cascada cuando se vuela al aeropuerto de Medford?	2	A— 1400 – 0730.	B— 0600 – 2330.	C— 0730 – 1400.
¿Cuándo puede el ATC solicitar un informe detallado de una emergencia, aunque no se haya violado una norma?	1	A: Cuando se ha dado prioridad.	B: Cada vez que ocurre una emergencia.	C: Cuando la emergencia ocurre en el espacio aéreo controlado.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante un vuelo IFR, un piloto tiene una emergencia que causa una desviación de una autorización ATC. ¿Qué medidas hay que adoptar?	1	A— Notificar a ATC de la desviación tan pronto como sea posible.	B— Graznido 7700 durante la duración de la emergencia.	C— Presente un informe detallado al jefe de las instalaciones del ATC en un plazo de 48 horas.
Si está realizando un enfoque de instrumento de práctica VFR y el control de aproximación por radar asigna una altitud o encabezado que le hará entrar en las nubes, ¿qué acción debe tomar?	2	A: Continúe según las indicaciones.	B: aconseja "incapaz" y mantén alejado de las nubes.	C: desviarse según sea necesario; a continuación, vuelva a unirse al enfoque.
¿Qué respuesta se espera cuando el ATC expida una autorización IFR a los pilotos de aeronaves aerotransportadas?	2	A: Vuelva a leer toda la autorización según lo requiera la regulación.	B: vuelva a leer las partes que contienen asignaciones de altitud o vectores y cualquier parte que requiera verificación.	C: La reedajuste debe ser no solicitada y espontánea para confirmar que el piloto entiende todas las instrucciones.
¿Qué artículos de despacho se dan siempre en una autorización de salida IFR abreviada? (Supongamos que el entorno de radar.)	2	A: Altitud, aeropuerto de destino y una o más fijos que identifican la ruta inicial de vuelo.	B: aeropuerto de destino, altitud y DP nombre número-Transición, si procede.	C: límite de holgura y nombre, número y/o transición de DP, si procede.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
En la plataforma de la puesta en marcha, usted recibe la siguiente autorización del control de tierra: AUTORIZADO AL AEROPUERTO DALLAS LOVE COMO LLENADO—MANTENER SEIS MIL—SQUAWK CERO SIETE CERO CUATRO JUSTO ANTES DE LA SALIDA—EL CONTROL DE SALIDA SERÁ UNO DOS CUATRO PUNTO NUEVE. Una autorización abreviada, como esta, siempre contendrá la frecuencia de control de salida	2	A: frecuencia de control de salida	B: aeropuerto y ruta de destino.	C: altitud de en ruta solicitada.
¿Qué información se da siempre en una autorización de salida abreviada?	2	A: DP o nombre de transición y altitud que se va a mantener.	B: Nombre del aeropuerto de destino o fijación y altitud específicas.	C: altitud a mantener y código a graznar.
Una autorización de salida abreviada "... DESPEJADO COMO PRESENTADO..." siempre contendrá el nombre	2	A: y el número del STAR a volar cuando se llene en el plan de vuelo.	B: del aeropuerto de destino archivado en el plan de vuelo.	C: del primer punto de notificación obligatorio si no es en un entorno de radar.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Al salir de un aeropuerto no servido por una torre de control, la emisión de una autorización que contiene una hora de vacío indica que	2	A: ATC asumirá que el piloto no ha partido si no se recibe ninguna transmisión antes de la hora de vacío.	B: el piloto debe informar a ATC tan pronto como sea posible, pero no más tarde de 30 minutos, de sus intenciones si no fuera por el tiempo de vacío.	C: ATC protegerá el espacio aéreo sólo hasta el tiempo de vacío.
¿Cuál es la importancia de una autorización del ATC que dice "... CRUCERO SEIS MIL ..."?	2	A: El piloto debe mantener 6,000 pies hasta llegar a la IAF que sirve al aeropuerto de destino, luego ejecutar el procedimiento de aproximación publicado.	B: Las subidas se pueden hacer a, o descensos hechos desde, 6,000 pies a discreción del piloto.	C: El piloto puede utilizar cualquier altitud desde el MEA / MOCA hasta 6,000 pies, pero cada cambio en la altitud debe ser reportado al ATC.
Una autorización de "CRUCERO DE CUATRO MIL PIES" significaría que el piloto está autorizado a	1	A: desocupar 4,000 pies sin notificar a ATC.	B: subir a, pero no descender desde 4,000 pies, sin más despeje ATC.	C: use cualquier altitud desde la IFR mínima hasta los 4,000 pies, pero debe informar que deja cada altitud.
¿Cuál es el procedimiento de ascenso recomendado cuando un control de salida no armador instruye a un piloto a subir a la altitud asignada?	3	A: Mantenga una subida óptima continua hasta alcanzar la altitud asignada e informe de pasar cada nivel de 1,000 pies.	B: suba en un ángulo máximo de ascenso a menos de 1,000 pies de la altitud asignada, luego 500 pies por minuto los últimos 1,000 pies.	C: mantenga una subida óptima en la línea central de la vía aérea sin niveles intermedios hasta 1,000 pies por debajo de la altitud asignada, luego de 500 a



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
				1500 pies por minuto.
Para cumplir con las instrucciones del ATC para cambios de altitud de más de 1,000 pies, ¿qué tasa de ascenso o descenso se debe usar?	3	A: Tan rápido como sea posible a 500 pies por encima / por debajo de la altitud asignada, y luego a 500 pies por minuto hasta que se alcance la altitud asignada.	B: 1,000 pies por minuto durante la subida y 500 pies por minuto durante los descensos hasta alcanzar la altitud asignada.	C: Lo más rápido posible a 1,000 pies por encima o por debajo de la altitud asignada, y luego entre 500 y 1,500 pies por minuto hasta alcanzar la altitud asignada.
¿Qué procedimientos de autorización puede expedir el ATC sin solicitud previa de prueba piloto?	3	A— DPs, STARs, y acercamientos del contacto.	B— Contacto y enfoques visuales.	C— DPs, STARs, y acercamientos visuales.
¿Cuál es la importancia de una autorización del ATC que dice "... CRUCERO SEIS MIL..."?	2	A: El piloto debe mantener 6.000 hasta llegar a la IAF que sirve al aeropuerto de destino, y luego ejecutar el procedimiento de aproximación publicado.	B: Autoriza a un piloto a realizar vuelos a cualquier altitud desde la altitud mínima IFR hasta 6.000 inclusive.	C: El piloto está autorizado a realizar vuelos a cualquier altitud desde la altitud mínima IFR hasta 6,000 inclusive, pero cada cambio en la altitud debe ser



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
				reportado al ATC.
(Refiérase a las figuras 163 y 164.) Utilizando una velocidad media en el suelo de 120 nudos, ¿qué tasa mínima de ascenso debe mantenerse para cumplir con la tasa de ascenso requerida (pies por NM) a 6,800 pies como se especifica en el procedimiento de salida del instrumento para Rwy 32?	1	A: 800 pies por minuto.	B: 400 pies por minuto.	C: 600 pies por minuto.
A menos que se indique lo contrario, los procedimientos de instrumentos utilizan el gradiente de ascenso IFR estándar de	3	A: 500 pies por minuto.	B: 400 pies por milla náutica.	C: 200 pies por milla náutica.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Leyenda 27 y la Figura 182.) Utilizando una velocidad media en el suelo de 140 nudos, ¿qué tasa mínima indicada de ascenso debe mantenerse para cumplir con la tasa de ascenso requerida (pies por NM) a 6.300 pies para Rwy 22 como se especifica en el procedimiento de salida del instrumento?	2	A: 916 pies por minuto.	B: 886 pies por minuto.	C: 380 pies por minuto.
(Consulte la figura 189.) Utilizando una velocidad media en tierra de 100 nudos, ¿qué tasa mínima de ascenso cumpliría con la tasa mínima de ascenso requerida por NM según lo específico por el procedimiento de salida del instrumento?	3	A: 425 pies por minuto.	B: 580 pies por minuto.	C: 641 pies por minuto.
(Refiera al cuadro 216.) Saliendo de la pista 34L o 34R con mínimos climáticos para el despegue y una velocidad de ascenso en el suelo de 150 nudos, ¿qué tasa mínima de ascenso se requeriría a 8,700 pies?	1	A: 1,200 pies por minuto.	B: 1,125 pies por minuto.	C: 1,225 pies por minuto.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 211.) ¿En qué momento termina el procedimiento de salida del título de base?	2	A— Cuando helena control de salida establece contacto con el radar.	B— En la intersección STAKK	C— Sobre el BOZEMAN VOR.
(Refiera al cuadro 211.) ¿A qué altitud mínima debe cruzar la intersección STAKK?	3	A: 11,800 pies MSL.	B: 10,800 pies MSL.	C:10,200 pies MSL.
(Refiera al cuadro 211.) Utilizando una velocidad media en tierra de 140 nudos, ¿qué velocidad mínima de ascenso cumpliría con la tasa de ascenso mínima requerida por NM, según lo previsto en el procedimiento de salida del instrumento para RWY 9?	3	A: 933 pies por minuto.	B: 1,050 pies por minuto.	C: 968 pies por minuto.
(Consulte las figuras 163 y 164.) Saliendo de la pista 32 para el despegue con una velocidad promedio del suelo de 120 nudos, ¿qué tasa mínima de ascenso se debe mantener para cumplir con la tasa de ascenso	2	A: 700 pies por minuto.	B: 800 pies por minuto.	C: 900 pies por minuto.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
requerida a 6,800 pies como se especifica en el procedimiento de salida del instrumento?				
¿Qué medidas se recomiendan si un piloto no desea utilizar un procedimiento de salida de instrumentos?	3	A— Aconseje la entrega de la separación o el control de tierra antes de la salida.	B— Asesorar el control de salidas en el contacto inicial.	C— Ingrese "Sin DP" en la sección COMENTARIOS del plan de vuelo IFR.
Un procedimiento particular de salida de un instrumento requiere una tasa mínima de ascenso de 210 pies por NM a 8,000 pies. Si subes con una velocidad del suelo de 140 nudos, ¿cuál es la velocidad de subida requerida en pies por minuto?	3	A— 210.	B— 450.	C— 490
¿Qué procedimiento se aplica a los procedimientos de salida de los instrumentos?	3	A— Las autorizaciones de salida del instrumento no se emitirán a menos que lo solicite el piloto.	B— El piloto al mando debe aceptar un procedimiento de salida del instrumento cuando sea emitido por ATC	C— Si se acepta un procedimiento de salida de instrumento, el piloto debe poseer una descripción textual o gráfica.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 155.) Qué restricción para usar la transición BRICK sería aplicable a la salida Grand Junction Six (JNC6. LADRILLO)?	3	A: Subida mínima de 300' por NM a 9300.	B: receptores VOR duales.	C: DME.
(Véanse las figuras 216 y 216A.) ¿Qué ruta debe tomar si está despejado para la salida RENO Nine con enrutamiento presentado a V6, despegue de la pista 25?	1	A: Suba en la dirección 254° a 5,000 pies MSL, luego suba a la derecha rumbo 340° y espere vectores de radar a V6.	B: Suba por la pista que se dirige a 5,000 pies MSL, luego suba a la derecha girando a la derecha dirigiéndose 340 ° a 9,700 pies MSL, luego dirija V6.	C: Suba en la dirección 254 ° a 5,000 pies MSL, luego suba el giro a la izquierda para interceptar V6.
(Véanse las figuras 216 y 216A.) ¿Qué procedimiento se debe seguir si no se establece la comunicación con el control de salida 1 minuto después del despegue de la pista 34L?	2	A: Gire a la derecha directo FMG VORTAC, luego a través de la ruta asignada.	B: mantenga 330 ° dirigiéndose hasta 10,000 pies MSL, luego gire a la derecha directo FMG VORTAC, luego a través de la ruta asignada.	C: Gire a la derecha FMG VORTAC directo y mantenga hasta llegar a 8,700 pies MSL, luego a través de la ruta asignada.
(Véanse las figuras 216 y 216A.) ¿Cuál es la tasa mínima de ascenso por NM a 9,700 pies que salen de la pista 25?	1	A: 500 pies.	B: 450 pies.	C: 400 pies.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Véanse las figuras 216 y 216A.) De los siguientes, ¿cuál es la tasa mínima aceptable de ascenso (pies por minuto) para cumplir con los mínimos de despegue para la pista 25 con una velocidad de salida en tierra de 140 nudos?	3	A: 970 pies por minuto.	B: 1,225 pies por minuto.	C: 1,167 pies por minuto.
(Véanse las figuras 182 y 183.) Todas las transiciones en el GROMO Three Departure requieren	2	A: un ascenso mínimo de 8100.	B: DME.	C: un ascenso en espera a 8100 antes de continuar el curso.
¿Qué es cierto con respecto al uso de una tabla de procedimiento de salida de instrumentos?	2	A: El uso de procedimientos de salida de instrumentos es obligatorio.	B: Para utilizar un procedimiento de salida por instrumentos, el piloto debe poseer al menos la descripción textual de la salida estándar aprobada.	C: Para utilizar un procedimiento de salida de instrumentos, el piloto debe poseer tanto la forma textual como gráfica del procedimiento aprobado.
¿Qué servicio presta el control de salida a un vuelo IFR cuando opera en la zona exterior del espacio aéreo de clase C?	3	A: Separación de todas las aeronaves.	B: Posición y altitud de todo el tráfico dentro de las 2 millas de la línea de vuelo y altitud del piloto IFR.	C. Separación de todas las aeronaves IFR y VFR participantes

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuándo debe estar su transpondedor en modo C mientras está en un vuelo IFR?	2	A— Sólo cuando el ATC solicita el Modo C.	B— En todo momento si el equipo ha sido calibrado, a menos que el ATC solicite lo contrario.	C— Al pasar 12,500 pies MSL.
Durante un vuelo, el controlador aconseja "tráfico 2 en punto 5 millas en dirección sur." El piloto está sosteniendo la corrección de 20° para un viento cruzado desde la derecha. ¿Dónde debe buscar el piloto el tráfico?	1	A: 40° a la derecha de la nariz de la aeronave.	B: 20° a la derecha del nariz de la aeronave.	C: De frente.
¿Qué se quiere decir cuando el control de salida le indica que "reanude su propia navegación" después de haber sido vectorizado a una aerovia Victor?	1	A— Debe mantener la vía aérea mediante el uso de su equipo de navegación.	B— Se termina el servicio de radar.	C— Usted todavía está en contacto con el radar, pero debe hacer informes de posición.
¿Qué significa el término "Contacto de Radar" del ATC?	2	A: Su aeronave ha sido identificada y recibirá la separación de todas las aeronaves mientras esté en contacto con esta instalación de radar.	B: Su aeronave ha sido identificada en la pantalla del radar y se proporcionará el seguimiento de vuelo del radar hasta que se termine la identificación del radar.	C: Se le darán avisos de tráfico hasta que se le informe de que el servicio ha sido terminado o que se ha perdido el contacto con el radar.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Al interceptar el radial asignado, el controlador le informa que está en la vía aérea y que "REANUDE SU PROPIA NAVEGACIÓN". Esta frase significa que	3	A, todavía estás en contacto con el radar, pero debes hacer informes de posición.	B: los servicios de radar se terminan y usted será responsable de los informes de posición.	C: usted debe asumir la responsabilidad de su propia navegación.
¿Cuándo se termina el servicio de radar durante una aproximación visual?	1	A: automáticamente cuando ATC indica al piloto que se ponga en contacto con la torre.	B: Inmediatamente después de la aceptación de la aproximación por parte del piloto.	C: Cuando ATC avisa, "Servicio de radar terminado; reanudar la navegación propia."
Durante un despegue en condiciones IFR con techos bajos, ¿cuándo debe el piloto ponerse en contacto con el control de salida?	2	A— Antes de penetrar en las nubes.	B— Cuando lo aconseje la torre.	C— Al completar el primer giro después del despegue.
¿Qué responsabilidad asume el piloto al mando de un vuelo IFR al entrar en condiciones VFR?	3	A: Informe de las condiciones de VFR a ARTCC para que se pueda emitir una autorización modificada.	B: Utilice procedimientos operativos VFR.	C: Para ver y evitar otro tráfico.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuándo es responsable un piloto de un plan de vuelo IFR de evitar otras aeronaves?	2	A: En todo momento cuando no esté en contacto de radar con ATC.	B: Cuando las condiciones meteorológicas lo permitan, independientemente de si operan bajo IFR o VFR.	C: Sólo cuando lo aconseje ATC.
¿Cuándo deben los pilotos indicar su posición en el aeropuerto cuando llaman a la torre para el despegue?	3	A: Cuando la visibilidad es inferior a 1 milla.	B: Cuando se utilizan pistas paralelas.	C: Al salir de una intersección de pista.
¿En cuál de las siguientes circunstancias el ATC emitirá una restricción VFR a un vuelo IFR?	3	A: Siempre que el piloto informe de la pérdida de cualquier ayuda a la navegación.	B: Cuando sea necesario proporcionar separación entre IFR y tráfico especial VFR.	C: Cuando el piloto lo solicite.
Durante un despegue en IMC con techos bajos, debe comunicarse con la salida	2	A: antes de ingresar a las nubes.	B: cuando la torre instruye el cambio.	C: al alcanzar la altitud del patrón de tráfico.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál es la responsabilidad del piloto al mando cuando un avión de hélice se encuentra a menos de 20 millas del aeropuerto de aterrizaje previsto y el ATC solicita al piloto que reduzca la velocidad a 160? (El piloto cumple con el ajuste de velocidad.)	3	A: reducir el TAS a 160 nudos y mantener hasta que lo aconseje ATC.	B: reduzca la IAS a 160 MPH y mantenga hasta que ATC lo aconseje.	C: reduzca la IAS a 160 nudos y mantenga esa velocidad dentro de los 10 nudos.
(Consulte la Figura 94.) Las señales de instrucción obligatorias del aeropuerto se designan con letras	2	A- amarillas con un fondo negro.	B: letras blancas con fondo rojo.	C: letras negras con fondo amarillo
(Consulte la Figura 94.) ¿Qué signo se designa en la ilustración 7?	2	A: Señal de ubicación.	B: Señal de instrucción obligatoria.	C: Señal de dirección.
(Refiérase a la figura 94.) ¿Qué colores son las señales de posición de la pista?	1	A: Blanco con fondo rojo.	B: rojo con fondo blanco.	C: Amarillo con fondo negro.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 94.) Mantenga las marcas de línea en la intersección de calles de rodaje y pistas constan de cuatro líneas que se extienden a través del ancho de la calle de rodaje. Estas líneas son	2	A: blancas y las líneas discontinuas están más cerca de la pista.	B: amarillas y las líneas discontinuas están más cerca de la pista.	C: las líneas amarillas y sólidas están más cerca de la pista.
¿Qué líneas debe cruzar al salir de la pista?	3	A: Líneas sólidas.	B: líneas secadas.	C: líneas sólidas y rayadas.
(Consulte la Figura 134.) A menos que sea necesario un ángulo más alto para la separación de obstáculos, ¿cuál es el ángulo normal de la trayectoria de planeo para un VASI de 2 barras?	2	A — 2 .75°.	B— 3.00°.	C — 3 . 2 5°.
¿Cuál de las siguientes indicaciones vería un piloto mientras se acercaba a aterrizar en una pista servida por un VASI de 2 bares?	2	A: Si está en el glidepath, las barras cercanas aparecerán rojas, y las barras lejanas aparecerán blancas.	B: si se parte hacia el lado alto del glidepath, las barras lejanas cambiarán de rojo a blanco.	C— Si en el camino de planeo, tanto las barras cercanas como las barras lejanas aparecerán blancas.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Las barras medias y lejanas de un VASI de 3 barras serán	3	A: ambas aparecen blancas para el piloto cuando están en el glidepath superior.	B: constituye un VASI de 2 barras para usarse en una pendiente de planeo baja.	C: constituye un VASI de 2 barras para usarse en una pendiente de planeo alta.
Cuando esté en el camino de planeo adecuado de un VASI de 2 barras, el piloto verá la barra cercana como	1	A: blanca y la barra lejana como roja.	B: rojo y la barra lejana como blanca.	C: blanco y la barra lejana como blanca.
Si se está haciendo una aproximación a una pista que tiene un VASI de 3 barras en funcionamiento y todas las luces VASI aparecen rojas cuando el avión llega al MDA, el piloto debe	3	A- iniciar una subida para alcanzar la pendiente de planeo apropiado.	B: continuar a la misma velocidad de descenso si la pista está a la vista.	C: nivelar momentáneamente para interceptar la ruta de aproximación adecuada.
¿Qué objetivo de aproximación y aterrizaje está asegurado cuando el piloto permanece en la trayectoria de planeo adecuada del VASI?	2	A: Continuación de la orientación del curso después de la transición a VFR.	B: Autorización de obstrucción segura en el área de aproximación.	C: Orientación del curso desde el punto de descenso visual hasta el touchdown.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiérase a la figura 135.) A menos que se requiera un ángulo más alto para la separación de obstáculos, ¿cuál es la trayectoria de planeo normal para un VASI de 3 barras?	3	A— 2.3°.	B — 2.75°.	C— 3.0°.
(Consulte la Figura 135.) ¿Qué ilustración observaría un piloto cuando estuviera en el glidepath inferior?	2	A— 4.	B— 5.	C— 6.
(Consulte la Figura 135.) ¿Qué ilustración observaría un piloto si la aeronave está por encima de ambos glidepaths?	3	A— 5.	B— 6.	C — 7.
(Consulte la figura 135.) ¿Qué ilustración observaría un piloto si la aeronave está por debajo de ambos glidepaths?	1	A— 4.	B— 5.	C— 6.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 136.) ¿Qué ilustración representa una indicación "on glidepath"?	2	A— 8.	B— 10.	C — 11.
(Consulte la Figura 136.) ¿Qué ilustración representa una indicación "ligeramente baja" (2,8°)?	3	A— 9.	B— 10.	C — 11.
(Consulte la Figura 136.) ¿Qué ilustración observaría un piloto si la aeronave es inferior a 2,5°?	3	A— 10.	B — 11.	C— 12.
¿Qué tipo de iluminación de pista consiste en un par de luces intermitentes sincronizadas, una a cada lado del umbral de la pista?	3	A: MALSR.	B: HIRL.	C: REIL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
El propósito principal de las luces de identificación de extremo de pista, instaladas en muchos aeródromos, es proporcionar	1	A: identificación rápida del extremo de aproximación de la pista durante la visibilidad reducida.	B: una advertencia de los últimos 3,000 pies de pista restantes vistos desde la posición de despegue o aproximación.	C: identificación rápida de la pista principal durante la visibilidad reducida.
(Consulte la Figura 137.) ¿Cuál es la distancia (A) desde el principio de la pista hasta el marcador de distancia fija?	2	A: 500 pies.	B: 1,000 pies.	C: 1.500 pies.
(Refiera al cuadro 162.) Usted ha aceptado un enfoque visual para RWY 16L en EUG por la noche. A medida que te acercas a la pista, notas las luces de la línea central de la pista. Esto indica	3	A: está en la línea central de la pista asignada.	B: estás demasiado bajo en el enfoque.	C: se ha alineado con la pista equivocada.
(Consulte la figura 137.) ¿Cuál es la distancia (B) desde el inicio de la pista hasta el marcador de la zona de touchdown?	2	A: 250 pies.	B: 500 pies.	C: 750 pies.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 137.) ¿Cuál es la distancia (C) desde el principio del marcador de zona de touchdown hasta el principio del marcador de distancia fija?	2	A: 1,000 pies.	B: 500 pies.	C: 250 pies.
¿Qué marca de pista indica un umbral desplazado en una pista de instrumentos?	1	A: flechas que conducen a la marca de umbral.	B: guiones de línea central a partir del umbral.	C: Marcas de chevron rojo en la parte no terrestre de la pista.
(Consulte la Figura 138.) ¿Qué operaciones nocturnas, si las hay, están autorizadas entre el extremo de aproximación de la pista y las luces de umbral?	3	A: No se permiten operaciones de aeronaves por debajo de las luces de umbral.	B: Solo se permiten las operaciones de taxi en el área que no esté a la altura de las luces de umbral.	C: se permiten las operaciones de taxi y despegue, siempre que las operaciones de despegue se dirijan hacia las luces de umbral verdes visibles.
El letrero de "posición de retención de pista" denota	2	A: pistas que se cruzan.	B: una entrada a la pista desde una calle de rodaje.	C: un área protegida para una aeronave que se acerca a una pista

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Las marcas de "Posición de retención de la pista" en la calle de rodaje	1	A: identifica dónde se mantienen las aeronaves cortas de la pista.	B: identifica el área donde las aeronaves están prohibidas.	C: permite el permiso de una aeronave en la pista.
La señal "NO ENTRY" identifica	3	A: el límite de salida para el área protegida de la pista.	B: un área que no continúa más allá de la intersección.	C: zona pavimentada en la que está prohibida la entrada de aeronaves.
Al girar hacia una calle de rodaje desde otra calle de rodaje, la "señal direccional de la calle de rodaje" indica	2	A: dirección a la pista de despegue.	B: designación y dirección de la calle de rodaje que sale de una intersección.	C: designación y dirección de la calle de rodaje de salida de la pista
Al salir de la pista, ¿cuál es el propósito de la señal de salida de la pista?	1	A: Indica la designación y la dirección de la calle de rodaje de salida de la pista.	B: indica la designación y la dirección de la calle de rodaje que sale de una intersección.	C: indica la dirección de la pista de despegue.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Una señal de salida de pista	1	A: apunta hacia una calle de rodaje con nombre que conduce fuera de la pista.	B: designa una intersección de dos o más pistas.	C: indica la dirección para salir de una calle de rodaje con nombre a una pista.
(Consulte la Figura 185.) ¿Qué identifican los SA 1 y 2 en el diagrama de aeropuertos PDX?	1	A: Hot Spot.	B: Aumento de la actividad de helicópteros.	C: Área restringida.
(Refiera al cuadro 254.) ¿Cuál de los signos en la figura es un signo de instrucción obligatorio?	1	A: Rojo superior.	B: Amarillo medio.	C: Amarillo inferior.
(Consulte la Figura 256.) Ha solicitado instrucciones de taxi para el despegue utilizando la pista 16. El controlador emite las siguientes instrucciones de taxi: "N123, Taxi a la pista 16. " ¿Dónde se requiere que se detenga para cumplir con las instrucciones del	1	A— 5 (Cinco).	B— 6 (Seis).	C— 9 (Nueve).



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
controlador?				
En la zona de movimiento de un aeropuerto, ¿qué indica un letrero de "Destino"?	1	A: Dirección a la pista de despegue.	B: Dirección de la calle de rodaje a la pista.	C: Dirección desde la rampa hasta la calle de rodaje.
Las marcas de área crítica ILS denotan	3	A: donde usted está libre de la pista.	B: dónde debe estar para iniciar el procedimiento de ILS.	C: donde estás libre del área crítica de ILS.
(Refiera al cuadro 259.) Mientras despeja una pista activa, usted está libre de la zona crítica ILS cuando se pasa qué señal?	3	A— D.	B— G.	C— H.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿A qué altitud puede seleccionar un piloto en un plan de vuelo IFR al recibir una autorización VFR-On-Top?	2	A: Cualquier altitud por lo menos 1,000 pies por encima de la condición meteorológica.	B: cualquier altitud de VFR apropiada en o por encima del MEA en condiciones climáticas de VFR.	C: cualquier altitud de VFR apropiada para la dirección del vuelo al menos 500 pies por encima de la condición meteorológica.
¿Cuándo debe un piloto volar a una altitud cardinal más 500 pies en un plan de vuelo IFR?	3	A: Cuando vuela por encima de 18,000 pies en condiciones VFR.	B: cuando se vuela en condiciones VFR por encima de las nubes.	C: cuando se le asigna una holgura VFR-On-Top.
Ha presentado un plan de vuelo IFR con una autorización VFR On-Top en lugar de una altitud asignada. Si recibes esta autorización y vuelas un curso de 180°, ¿a qué altitud debes volar? (Supongamos que las condiciones VFR.)	3	A: Cualquier altitud IFR que le permita permanecer en condiciones VFR.	B: una extraña altitud MSL de mil pies más 500 pies.	C: una altitud MSL uniforme de mil pies más 500 pies.
¿Dónde están prohibidas las operaciones VFR-On-Top?	1	A— En el espacio aéreo de clase A.	B— Durante los vuelos directos fuera de las vías aéreas.	C— Cuando vuele a través del espacio aéreo de clase B.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué reglas se aplican al piloto al mando cuando opera con un espacio libre VFR-On-Top?	2	A: sólo VFR.	B: VFR e IFR.	C: VFR cuando está "en claro" e IFR cuando "en las nubes".
¿Cuándo se puede asignar un espacio libre VFR-On-Top por parte de ATC?	1	A: Sólo a petición del piloto cuando se indique que las condiciones son adecuadas.	B: En cualquier momento existan condiciones adecuadas y ATC desee acelerar el flujo de tráfico.	C: cuando existen condiciones de VFR, pero hay una capa de nubes debajo del MEA.
¿Qué autorización ATC deben solicitar los pilotos con clasificación de instrumentos para escalar a través de una capa de nubes o un área de visibilidad reducida y luego continuar el vuelo VFR?	1	A — To VFR-On-Top.	B— VFR especial a VFR Over-the-Top.	C— VFR Over-the-Top.
Cuando se encuentra en un despeje VFR-On-Top, la altitud de crucero se basa en	2	A: curso verdadero.	B: curso magnético.	C: rumbo magnético.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿En qué espacio aéreo está prohibida la operación VFR-On-Top?	3	A— Espacio aéreo de clase B.	B— Espacio aéreo de clase E.	C— Espacio aéreo de clase A.
¿Qué altitud de crucero es apropiada para VFR en la cima en un vuelo hacia el oeste por debajo de 18,000 pies?	2	A: Incluso los niveles de mil pies.	B: incluso los niveles de mil pies más 500 pies, pero no por debajo de MEA.	C: Niveles impares de mil pies más 500 pies, pero no por debajo de MEA.
(Refiera al cuadro 91.) ¿Cuáles son las dos altitudes de crucero limitantes utilizables en V343 para una luz F VFR-On-Top desde DBS VORTAC hasta la intersección de RANEY?	3	A: 14,500 y 16,500 pies.	B: 15,000 y 17,000 pies.	C: 15,500 y 17,500 pies
¿Qué informes se requieren de un vuelo que opera con una autorización IFR que especifica VFR on Top en un entorno no tripulado?	1	A— Los mismos informes que se requieren para cualquier vuelo IFR	B— Todos los informes IFR normales excepto las altitudes de desocupadas.	C— Sólo la notificación de cualquier clima imprevisto.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué mínimos deben tenerse en cuenta al seleccionar una altitud cuando se opera con una holgura VFR-On-Top?	3	A: Al menos 500 pies por encima de la MEA más baja, o MOCA apropiado, y al menos 1,000 pies por encima de la condición meteorológica existente.	B: al menos 1,000 pies por encima del MEA más bajo, moca apropiado o condición meteorológica existente.	C: altitud IFR mínima, distancia mínima de las nubes y visibilidad adecuada a la altitud seleccionada.
Cuando se opera bajo IFR con una holgura VFR-On-Top, ¿qué altitud debe mantenerse?	3	A: La última altitud IFR asignada por ATC.	B: Una altitud de crucero IFR apropiada para el curso magnético que se está volando.	C: Una altitud de crucero VFR apropiada para el curso magnético que se está volando y restringida por ATC
ATC ha aprobado su solicitud de VFR-on-top mientras está en una autorización IFR. Por lo tanto, usted	3	A: debe establecer su transpondedor en el código 1200.	B: debe volar a altitudes IFR apropiadas.	C: debe volar a altitudes VFR apropiadas.
¿Cuál es la definición de MEA?	1	A: La altitud publicada más baja que cumple con los requisitos de separación de obstáculos y asegura una cobertura aceptable de la señal de navegación.	B: la altitud publicada más baja que cumple con los requisitos de obstáculo, asegura una cobertura aceptable de la señal de navegación, las comunicaciones de radio bidireccionales y proporciona	C: una altitud que cumpla con los requisitos de eliminación de obstáculos, asegure una cobertura aceptable de la señal de navegación, comunicaciones de radio bidireccionales, una



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
			una cobertura de radar adecuada.	cobertura de radar adecuada y un kilometraje DME preciso.
La altitud que proporciona una cobertura aceptable de la señal de navegación para la ruta, y cumple con los requisitos de separación de obstáculos, es la mínima:	1	A: altitud en ruta.	B: altitud de recepción.	C: altitud de despeje de obstáculos.
La recepción de señales de una instalación de radiocomunicaciones fuera de las vías respiratorias puede ser inadecuada para identificar la fijación en el MEA designado. En este caso, ¿qué altitud se designa para la corrección?	1	A: MRA.	B: MCA.	C: MOCA.
¿Qué condición está garantizada para todos los siguientes límites de altitud: MAA, MCA, MRA, MOCA y MEA? (Zona no montañosa.)	3	A: Señales de navegación adecuadas.	B: Comunicaciones adecuadas.	C: despeje de obstáculos de 1,000 pies.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Si no se especifica ningún MCA, ¿cuál es la altitud más baja para cruzar un arreglo radioeléctrico, más allá del cual se aplica un mínimo más alto?	1	A— El MEA en el que se aborda la corrección.	B— El ARM en el que se aborda la corrección.	C— El MOCA para el segmento de ruta más allá del arreglo.
MEA es una altitud que asegura	3	A: despeje de obstáculos, señales de navegación precisas de más de un VORTAC y kilometraje DME preciso.	B: una separación de obstáculos de 1,000 pies dentro de las 2 millas de una vía aérea y asegura un kilometraje DME preciso.	C: cobertura de señal de navegación aceptable y cumple con los requisitos de autorización de obstrucción.
La recepción de señales de una instalación de radio, situada fuera de la vía aérea que se está volando, puede ser inadecuada en el AMUMA designado para identificar la solución. En este caso, ¿qué altitud se designa para la corrección?	2	A: MOCA.	B: ARM.	C: MCA.
ATC puede asignar el MOCA cuando existen ciertas condiciones especiales, y cuando dentro de	1	A- 22 NM de un VOR.	B— 25 NM de un VOR.	C— 30 NM de un VOR.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La altitud publicada más baja que cumple los requisitos de despeje de obstáculos y garantiza una cobertura aceptable de la señal de navegación es la	1	A- MEA.	B- ARM.	C- MOCA.
La cobertura aceptable de la señal de navegación en el MOCA está asegurada para una distancia del VOR de sólo	2	A— 12 NM.	B— 22 NM.	C— 25 NM.
¿Qué despeje de obstáculos y cobertura de la señal de navegación está asegurada un piloto con las Altitudes mínimas del sector representadas en las cartas del IAP?	2	A: 1.000 pies y una cobertura aceptable de la señal de navegación dentro de un radio de 25 NM de la instalación de navegación.	B: 1.000 pies dentro de un radio de 25 NM de la instalación de navegación, pero no cobertura de señal de navegación aceptable.	C: 500 pies y una cobertura aceptable de la señal de navegación dentro de un radio de 10 NM de la instalación de navegación.
¿Qué carta aeronáutica representa las rutas de entrenamiento militar (MTR) por encima de 1.500 pies?	2	A— Gráfico de planificación IFR.	B— IFR Low Altitude En Route Chart.	C— IFR High Altitude En Route Chart.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 214.) ¿Qué carta de navegación de baja altitud cubriría la ruta IFR propuesta saliendo de Billing Logan Intl? (BIL)?	2	A— H-1E	B — L-13D	C— Tabla seccional de facturación
(Véanse las figuras 65 y 67.) ¿Cuál es el significado del símbolo en la intersección GRICE?	2	A: Significa que un enfoque solo de localización está disponible en Harry P. Williams Memorial.	B: el localizador tiene una función de navegación adicional.	C: La intersección GRICE también sirve como la FAF para el procedimiento de aproximación ILS al Harry P. Williams Memorial.
(Consulte la Figura 89.) ¿Cuál es la frecuencia discreta artcc en el COP en V208 con destino suroeste de HVE a PGA VOR/DME?	3	A — 122.1.	B— 122.4.	C — 127. 55
(Consulte la figura 47.) En ruta en V112 de BTG VORTAC a LTJ VORTAC, la altitud mínima que cruza la intersección de Gymme es	3	A- 6,400 pies.	B: 6,500 pies.	C: 7.000 pies.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 47.) Cuando en ruta en V448 de YKM VORTAC a BTG VORTAC, ¿qué equipo de navegación mínimo se requiere para identificar la intersección de ANGOO?	1	A: Un receptor VOR.	B: Un receptor VOR y DME.	C: Dos receptores VOR.
(Consulte la Figura 47.) En ruta en V468 desde BTG VORTAC a YKM VORTAC, la altitud mínima en la intersección de TROTS es	3	A: 7,100 pies.	B: 10,000 pies.	C: 11,500 pies.
¿Qué tipos de espacio aéreo se representan en la carta de baja altitud en ruta?	1	A: Límites del espacio aéreo controlado, las rutas de entrenamiento militar y el espacio aéreo de uso especial.	B: Clase A, espacio aéreo de uso especial, Clase D y Clase E.	C: Espacio aéreo de uso especial, Clase E, Clase D, Clase A, Clase B y Clase C.
(Consulte la figura 34.) Para fines de planificación, ¿cuál es la altitud utilizable más alta para un vuelo IFR en V573 desde el HOT VORTAC al TXK VORTAC?	1	A: 16,000 pies MSL.	B: 14,500 pies MSL.	C: 13,999 pies MSL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 89.) Al volar desde Milford Municipal a Bryce Canyon a través de V235 y V293, ¿a qué altitud mínima debe estar al cruzar Cedar City VOR?	2	A: 11,400 pies.	B: 12,000 pies.	C: 13.000 pies.
(Consulte la Figura 40.) Para fines de planificación, ¿cuál es la altitud utilizable más alta para un vuelo IFR en V16 de BGS VORTAC a ABI VORTAC?	1	A: 17,000 pies MSL.	B: 18,000 pies MSL.	C: 6,500 pies MSL.
(Consulte la figura 53.) ¿Dónde está el VOR COP en V27 entre los VORTACs GVO y MQO?	1	A— 20 DME de GVO VORTAC.	B— 20 DME de MQO VORTAC.	C— 30 DME de SBA VORTAC.
(Refiera al cuadro 24.) ¿En qué momento se debe hacer un cambio VOR de JNC VOR a la intersección manca en dirección sur en V187?	2	A: 36 NM al sur de JNC.	B: 52 NM al sur de JNC.	C: 74 NM al sur de JNC.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 65.) ¿Qué punto sería el VOR COP apropiado en V552 de la LFT a los VORTACs TBD?	3	A: Intersección de CLYNT.	B: intersección hatch.	C: 34 DME del VORTAC de la LFT.
(Consulte la Figura 91.) ¿Dónde debe cambiar las frecuencias VOR cuando en ruta de DBS VORTAC a JAC VOR / DME en V520?	2	A— 35 NM de DBS VORTAC.	B— 60 NM de DBS VORTAC.	C— 60 NM de JAC VOR/DME.
(Consulte la figura 78.) ¿Cuál es la altitud máxima a la que puede planear un vuelo IFR en V-86 en dirección ESTE entre BOZEMAN y BILLINGS VORTACs?	2	A: 14,500 pies MSL.	B: 17,000 pies MSL.	C:18,000 pies MSL.
(Refiera al cuadro 78.) ¿Cuál es la altitud mínima de cruce sobre el BOZEMAN VORTAC para una luz hacia el sureste en V86?	2	A: 10,900 pies MSL.	B: 10,200 pies MSL.	C: 10,500 pies MSL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 78.) Cuando se va hacia el este en V86 entre Whitehall y Livingston, la altitud mínima que debe cruzar BZN es	1	A: 10,200 pies MSL.	B: 8,500 pies MSL.	C: 9,100 pies MSL.
(Consulte la figura 34.) ¿A qué altitud y ubicación en V573 esperaría que la señal de navegación del HOT VOR / DME no sea confiable?	1	A— 3,000 pies en la intersección de APINE.	B— 2,700 pies en la intersección Marki.	C— 4,000 pies en la intersección de ELMMO.
(Consulte la Figura 87.) ¿Dónde está el VOR COP cuando f se encuentra al este en V306 desde Daisetta a Lake Charles?	3	A: 50 NM al este del DAS.	B: 40 NM al este del DAS.	C: 30 NM al este del DAS.
(Consulte la Figura 87.) ¿Qué indica el símbolo del curso de localizador en el aeropuerto Jack Brooks Rgnl?	3	A: Un curso publicado del localizador LDA con capacidad de voz.	B: un curso de localizador de FDS publicado con capacidad de curso posterior.	C: un curso de localizador ILS publicado, que tiene una función de navegación adicional.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 87.) ¿Por qué se representa el localizador en Jefferson Jack Brooks Rgnl?	3	A: El curso posterior no está alineado con una pista.	B: El curso posterior tiene una pendiente de deslizamiento.	C: el curso posterior tiene una función de navegación adicional.
(Consulte la Figura 87.) ¿Dónde está el punto de cambio VOR en la V70 entre Sabine Pass y Lake Charles?	1	A— Punto medio.	B— Intersección POPEY.	C— Localizador de curso posterior.
(Consulte la figura 24.) Al pasar cerca del VOR Cortez, en dirección sur en V187, el contacto se pierde con el Centro de Denver. Debe intentar restablecer el contacto con Denver Center en	1	A: 118.575 MHz.	B: 108.4 MHz.	C: 122.3 MHz.
(Consulte la figura 91.) ¿Cuál es la altitud mínima de cruce en la intersección de SABAT cuando se va hacia el este desde DBS VORTAC en V298?	2	A: 8,300 pies.	B: 11,100 pies.	C: 13.000 pies.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 91.) ¿Cuál es la altitud mínima de cruce en DBS VORTAC para un vuelo IFR en dirección norte en V257?	2	A: 7,500 pies.	B: 8,600 pies.	C: 11,100 pies.
(Consulte la Figura 91.) ¿Qué iluminación se indica en la tabla del aeropuerto de Jackson Hole?	3	A: Luces con previa solicitud.	B: no hay iluminación disponible.	C: iluminación controlada por piloto.
(Consulte la Figura 91.) ¿Cuál es la función de la RCO de Great Falls (vecindad de Yellowstone)?	2	A: Toma de comunicaciones de largo alcance para Great Falls Center.	B: toma de comunicaciones remota para el FSS de Great Falls.	C: Satélite teledirido por Salt Lake Center con servicio limitado.
(Refiera al cuadro 24.) Para fines de planificación, ¿cuál sería el MEA más alto en V187 entre Grand Junction Regional (GJT) y Durango Animas Air Park (00C)?	3	A: 12,400 pies.	B: 12,100 pies.	C: 15,000 pies.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 24.) ¿Cuál es el MOCA entre la intersección de JNC y HERRM en V187?	3	A: 15,000 pies.	B: 12,400 pies.	C: 12,100 pies.
(Consulte la figura 31.) La identificación de DRAIN INT a lo largo de V448 requerirá que esté a una altitud mínima de	3	A: 3,900.	B: 5.000.	C: 6.000.
Para las operaciones IFR fuera de las vías aéreas establecidas por debajo de 18.000 pies, las ayudas a la navegación VOR utilizadas para describir la "ruta de vuelo" no deben ser más de	3	A- 40 NM de distancia.	B: 70 NM de distancia.	C: 80 NM de separación.
(Consulte la Figura 87.) En la intersección de STRUT en dirección este, ATC le indica que se mantenga al oeste en la fijación de 10 DME al oeste de LCH en V306, giros estándar, ¿qué procedimiento de entrada se recomienda?	1	A: Directo.	B: Gota	C: Paralelo.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 112.) Se llega al fijo de 15 DME en un rumbo de 350°. ¿Qué patrón de sujeción cumple correctamente con la autorización del ATC a continuación, y cuál es el procedimiento de entrada recomendado? "... MANTENGA AL OESTE DEL FIJO DE 15 DME EN EL RADIAL 086 DEL VORTAC ABC, CON PIERNAS DE 5 MILLAS, VIRAJES A LA IZQUIERDA ..." MANTENGA AL OESTE DEL FIJO DE 15 DME LA EN EL RADIAL 086 DEL VORTAC ABC, CON PIERNAS DE 5 MILLAS, VIRAJES A LA IZQUIERDA ..."	2	A:1; entrada de lágrimas.	B: 1; entrada directa.	C: 2; entrada directa.
(Refiera al cuadro 113.) Usted recibe esta autorización atc: "... MANTENGA AL ESTE DEL ABC VORTAC EN EL RADIAL ZERO NINER ZERO, GIROS A LA IZQUIERDA..." ¿Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en el patrón de retención?	1	A: sólo paralelo.	B: sólo directo.	C: sólo lágrima.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 113.) Usted recibe esta autorización atc: "... DESPEJADOAUTORIZADO AL ABC VORTAC. SOSTENGAMANTENGA HACIA EL SUR EN EL RADIAL DEUNO OCHO CERO..." ¿Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en el patrón de retención?	2	A: Sólo lágrimas.	B: sólo directo.	C: sólo paralelo.
(Refiera al cuadro 113.) Usted recibe esta autorización atc: "... AUTORIZADO AL VORTAC XYZ. MANTENGA AL NORTE EN EL RADIAL TRES SEIS CERO , GIROS A LA IZQUIERDA ..." ¿Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en el patrón de retención.	3	A: sólo paralelo.	B: sólo directo.	C: sólo gota
(Refiera al cuadro 113.) Usted recibe esta autorización atc: "... AUTORIZADO AL ABC VORTAC. MANTENGA HACIA EL OESTE EN EL RADIAL DOS SIETE CERO..." ¿Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en el patrón de retención?	2	A: sólo paralelo.	B: sólo directo.	C: sólo lágrima.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 114.) Un piloto recibe esta autorización atc: "... AUTORIZADO AL ABC VORTAC. MANTENGA HACIA EL OESTE EN LOS DOS SIETE CERO RADIALES..." ¿Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en el patrón de retención?	3	A: Paralelo o lágrima.	B: sólo paralelo.	C: sólo directo.
(Refiera al cuadro 114.) Un piloto recibe esta autorización atc: "... AUTORIZADO AL VORTAC ABC. MANTENGA HACIA EL SUR EN EL RADIAL UNO OCHO CERO..." ¿Cuál es el procedimiento recomendado para entrar en el patrón de retención?	1	A: Sólo gota	B: sólo paralelo.	C: sólo directo.
(Consulte la Figura 115.) Usted recibe esta autorización atc: "... MANTENGA AL OESTE DEL FIJO DE UNO CINCO DME EN EL RADIAL CERO CERO CERO DEL VORTAC ABC, PIERNAS DE CINCO MILLAS, GIROS A LA IZQUIERDA ..." Su llegada en el fijo de 15 DME en el rumbo 350°. ¿Qué patrón de espera cumple correctamente con estas instrucciones y cuál es el procedimiento de entrada recomendado?	3	A— 1; gota.	B— 2; directo.	C— 1; directo.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 116.) Se llega sobre el 15 DME f ix en un rumbo de 350°. ¿Qué patrón de sujeción cumple correctamente con la autorización del ATC a continuación, y cuál es el procedimiento de entrada recomendado? "... MANTENGA AL OESTE DEL FIJO DE UNO CINCO DME EN EL RADIAL DOS SEIS OCHO VORTAC ABC, PIERNAS DE CINCO MILLAS , VIRAJES A LA IZQUIERDA..."	2	A— 1; entrada de lágrimas.	B— 2; entrada directa.	C— 1; entrada directa.
¿Qué procedimiento de temporización debe utilizarse al realizar un patrón de sujeción en un VOR?	1	A: La sincronización para el tramo de salida comienza sobre o abeam el VOR, lo que ocurra más adelante.	B: la temporización del tramo de entrada comienza al iniciar el turno de entrada.	C: Se deben realizar ajustes en la sincronización de cada patrón en el tramo de entrada.
¿En qué momento debe comenzar el tiempo para el primer tramo de salida en un patrón de espera no estándar?	3	A: Abeam al fijo del patron de espera, o alas niveladas, lo que ocurra en último lugar.	B: Cuando las alas están niveladas al finalizar el giro de salida de 180°.	C: Cuando sobre o abeam del patrón de espera, lo que ocurra más tarde.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Para garantizar una protección adecuada del espacio aéreo en un patrón de espera, ¿cuál es la máxima velocidad por encima de los 14.000 pies para las aeronaves turbo reactores civiles?	2	A: 230 nudos.	B: 265 nudos.	C: 200 nudos.
Para garantizar una protección adecuada del espacio aéreo mientras se mantiene a 5.000 pies en una aeronave civil, ¿cuál es la velocidad máxima indicada que debe utilizar un piloto?	2	A: 230 nudos.	B: 200 nudos.	C: 210 nudos.
Para garantizar una protección adecuada del espacio aéreo mientras se mantiene un patrón de retención, ¿cuál es la velocidad máxima indicada por encima de los 14.000 pies?	2	A: 220 nudos.	B: 265 nudos.	C: 200 nudos.
Cuando se necesita más de un circuito del patrón de retención para perder altitud o establecerse mejor en el curso, los circuitos adicionales se pueden hacer	3	A, a discreción del piloto.	B: solo en una emergencia.	C: solo si el piloto aconseja a ATC y ATC lo aprueba.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 242.) ¿Qué tipo de entrada se recomienda para el patrón de espera de aproximación si su rumbo magnético es 050 °?	3	A: Directo.	B: Paralelo.	C: Gota
(Consulte la Figura 247.) ¿Qué tipo de entrada se recomienda para el patrón de retención de aproximación perdida en Riverside Municipal?	3	A: Gota o Directo.	B: Directo o Gota.	C: Paralelo o Gota.
(Consulte la Figura 240.) ¿Qué tipo de entrada se recomienda para el patrón de espera de la aproximación frustrada representado en la tabla de aproximación VOR/DME RWY 36 para Price/Carbon County Airport?	1	A: Paralelo o gota.	B: directo o paralelo.	C: gota o directa.
(Consulte la figura 114.) Un piloto recibe esta autorización atc: "... DESPEJADO AL VORTAC XYZ. MANTENGA HACIA EL NORTE EN LOS TRES SEIS CERO RADIALES, GIROS A LA IZQUIERDA ..." ¿Cuál es el procedimiento recomendado para	3	A: Sólo lágrimas.	B: sólo paralelo.	C: sólo directo.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
entrar en el patrón de retención?				
(Consulte la figura 234.) La torre de control de LNK le ha indicado: "en el caso de una aproximación frustrada, mantenga como publicado." ¿Qué procedimiento de entrada al holding va utilizar?	3	A: Gota.	B: Directo.	C: Paralelo.
¿Cuál es el caso de los STAR?	2	A— Los STAR se utilizan para separar el tráfico IFR y VFR.	B— Los STAR se establecen para simplificar los procedimientos de entrega de despacho.	C— Los STAR se utilizan en determinados aeropuertos para reducir la congestión del tráfico
(Refiérase a las figuras 167 y 168.) En qué momento hace el BYP. ¿Comienza la llegada de BYP6?	3	A— En el VORTAC ILUMINADO.	B— En la intersección de GLOVE.	C— En el BYP VORTAC.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Véanse las figuras 174 y 175.) En qué momento hace el JEN. JEN9 llegada comenzar?	3	A— Punto de referencia TEVON.	B— VORTAC DE TINTA.	C— JEN VORTAC.
(Véanse las figuras 174 y 175.) ¿En qué dirección debe planear salir de CURLE INT si aterriza en el aeropuerto de Addison (ADS)?	1	A— 039°	B— 010°	C— 355°
(Véanse las figuras 208 y 209.) En qué ubicación o condición hace el AUDIL.STELA1 comienza la transición?	3	A— Intersección de CANAN.	B— RKA VORTAC.	C— Intersección AUDILE.
¿Bajo qué condición el ATC emite un STAR?	3	A: A todos los pilotos dondequiera que un STAR este disponible.	B: Solo si el piloto solicita un STAR en la sección "Comentarios" del plan de vuelo.	C: Cuando ATC lo considere apropiado, a menos que el piloto solicite "No STAR".



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuándo se actualizan las transmisiones de ATIS?	2	A: Cada 30 minutos si las condiciones meteorológicas están por debajo del VFR básico; de lo contrario, cada hora.	B: Al recibir cualquier información oficial de clima , independientemente del contenido del cambio o los valores reportados.	C: sólo cuando el techo y/o la visibilidad cambian según un valor notificable.
¿Cuál es la regla para un piloto que recibe una autorización de operación corta de tierra y retención (LAHSO)?	3	A:El piloto está obligado a aceptar la autorización del controlador en condiciones meteorológicas visuales.	B: El piloto debe aceptar el espacio libre si el pavimento está seco y la distancia de frenado es adecuada.	C: El piloto tiene la opción de aceptar o rechazar todas las autorizaciones de LAHSO independientemente de las condiciones meteorológicas.
La ausencia de la condición del cielo y la visibilidad en una transmisión de ATIS implica específicamente que	1	A: el techo es de más de 5,000 pies y la visibilidad es de 5 millas o más.	B: la condición del cielo es clara y la visibilidad no está restringida.	C: el techo es de al menos 3,000 pies y la visibilidad es de 5 millas o más.
(Véanse las figuras 174 y 175.) Cuando DFW está aterrizando hacia el norte, en CURLE esperar	3	A- para ser instruido para mantener 200 nudos.	B: para volar un curso de 010°.	C: vectores de radar.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiérase a las figuras 174, 176 y 176A.) Acercándose a DFW desde Abilene, ¿qué frecuencias debe esperar utilizar para el control de aproximación regional, la torre de control y el control de tierra, respectivamente?	2	A— 119.87; 126.55; 121.65.	B— 119.87; 124.15; 121.85.	C— 125.025; 126.55; 121.65.
¿Cuándo está obligado a establecer comunicaciones con la torre (espacio aéreo de clase D) si cancela su plan de vuelo IFR a 10 millas del destino?	3	A-Inmediatamente después de cancelar el plan de vuelo.	B-Cuando sea asesorado por ARTCC.	C-Antes de entrar en el espacio aéreo de clase D.
Usted todavía no ha sido autorizado para la aproximación, pero usted está siendo vectoreado al curso del acercamiento ILS. Está claro que pasará por el curso del localizador a menos que tome medidas. Usted debe	2	A: girar la salida y completar la vuelta del procedimiento.	B: continúe como se le asigno y consulte ATC.	C: vuelta entrante y únase al curso de aproximación final
Cuando se está vectoriado por radar para una aproximación ILS, ¿en qué punto puede iniciar un descenso desde la última altitud asignada a una altitud mínima más baja si se autorizó para la aproximación?	1	A: cuando se establece en un segmento de una ruta publicada o IAP.	B: puede descender inmediatamente a la altitud de interceptación de pendiente de planeo publicada.	C: Sólo después de que se haya establecido en el enfoque final a menos que atc le informe lo contrario.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Mientras se está vectorizando, si el cruce del curso de aproximación final del ILS se vuelve inminente y no se ha emitido una autorización de aproximación, ¿qué medidas debería adoptar el piloto?	3	A: vire hacia en el curso de aproximación final, ejecute viraje de procedimiento e informe al ATC.	B: vire y ejecute el procedimiento de aproximación frustrada en el marcador exterior si no ha recibido la autorización para aproximación no ha sido recibida.	C: mantenga el último rumbo asignado y consulte ATC.
Mientras se realiza una aproximación vectoriado por radar , se recibe una autorización de aproximación. La última altitud asignada debe mantenerse hasta que	3	A: alcanzando la FAF.	B: aconseja comenzar el descenso.	C: establecido en un segmento de una ruta publicada o I A P.
(Consulte la Figura 178.) ¿En qué frecuencia debe esperar contactar con el Control de Aproximación Regional mientras vuela el ILS o LOC Y Rwy 13L para la aproximación a DAL?	1	A: 124.3.	B: 125.2.	C: 123 .7.
Cuando se autoriza a ejecutar una maniobra de paso lateral publicada para una aproximación específica y aterrizar en la pista paralela, ¿en qué momento se espera que el piloto comience esta maniobra?	2	A— A la altitud mínima publicada para una aproximación en círculos.	B— Tan pronto como sea posible después de que el entorno de la pista o pista esté a la vista.	C— En el localizador MDA mínimo y cuando la pista está a la vista.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cómo se puede identificar una IAF en un Procedimiento de Aproximación por Instrumentos Estándar (SIAP)?	1	A: Todos los fijos etiquetados como IAF.	B: Cualquier arreglo ilustrado dentro del anillo de 10 millas con no ser el FAF o el arreglo del stepdown.	C: El giro del procedimiento y las fijaciones en el anillo de la instalación alimentador.
¿Qué correcciones en los gráficos IAP son correcciones de enfoque iniciales?	3	A: Cualquier arreglo en el anillo de las instalaciones en ruta, el anillo de las instalaciones del alimentador y los que se encuentran al principio de los accesos de arco.	B: sólo las fijaciones al inicio de las aproximaciones de arco y las del anillo de las instalaciones alimentadoras o en las instalaciones en ruta que tienen un curso de transición mostrado al procedimiento de aproximación.	C: cualquier arreglo identificado por las letras IAF.
Cuando el procedimiento de aproximación implique un viraje de procedimiento, la velocidad máxima no deberá ser superior a	2	A: 180 nudos IAS.	B: 200 nudos IAS.	C: 250 nudos IAS.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué indica la ausencia del procedimiento de púas en la vista de plano en un gráfico de aproximación?	1	A: No se autoriza un viraje de procedimiento.	B: Se autoriza el giro del procedimiento de tipo Teardrop.	C: Se autoriza el giro de procedimiento de tipo pista de carreras
Cuando en un patrón de espera se especifica un patrón de espera en lugar de un giro de procedimiento, la maniobra de espera debe ejecutarse dentro de	1	A: la limitación de tiempo de 1 minuto o la distancia DME como se especifique en la vista de perfil.	B: un radio de 5 millas desde la fijación de retención.	C: 10 nudos de la velocidad de retención especificada.
Supongamos que se recibe esta autorización: "AUTORIZADO PARA LA PISTA ILS 07 APROXIMACIÓN IZQUIERDA, SIDE STEP A PISTA 07 DERECHA." ¿Cuándo se esperaría que el piloto comenzara la maniobra side step?	1	A-Tan pronto como sea posible después de que el entorno de la pista esté a la vista.	B-cualquier momento después de alinearse con el curso de aproximación final de la pista 07 a la izquierda, y después de pasar la corrección de aproximación final.	C-Después de alcanzar los mínimos de circunvalación para la pista 07 a la derecha.
Cuando las aproximaciones simultáneas están en curso, ¿cómo recibe cada piloto aviso de radar en la final?	1	A— En la frecuencia de la torre.	B— En la frecuencia de control de aproximación.	C— Un piloto sobre la frecuencia de la torre y el otro sobre la frecuencia de control de aproximación.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Precision Runway Monitoring (PRM) es	2	A, un sistema de radar aerotransportado para monitorear aproximaciones a dos pistas.	B: un sistema de radar para monitorear aproximaciones a pistas paralelas estrechamente espaciadas.	C: un sistema de radar de alta velocidad de actualización para monitorear múltiples aeronaves en una sola pista
Un enfoque de monitoreo de pista de precisión (PRM) puede requerir	1	A: monitoreo de dos frecuencias de comunicación simultáneamente.	B: entrenamiento especial y monitoreo de dos receptores ILS simultáneamente.	C: parámetros de rendimiento de seguimiento dentro de la "región de decisión" de: localizador de 1/3 de punto y desplazamiento de deslizamiento de 1/2 punto.
(Véanse las figuras 161 y 162.) ¿Cuál es la elevación TDZ para RWY 16R en Eugene / Mahlon Sweet Field?	1	A: 363 pies MSL.	B: 365 pies MSL.	C: 396 pies MSL
(Consulte la Figura 161 y la Leyenda 27.) Utilizando una velocidad del suelo de 90 nudos en el curso de aproximación final ils, ¿qué tasa de descenso debe utilizarse como referencia para mantener la pendiente	2	A: 415 pies por minuto.	B: 478 pies por minuto.	C: 555 pies por minuto.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
de deslizamiento ILS?				
(Consulte las Figuras 160, 162 y Leyenda 27.) Utilizando ground speed de 90 nudos en el curso de aproximación final para ILS RWY 16L , ¿qué tasa de descenso debe utilizarse como referencia para mantener la pendiente de planeo ILS?	2	A: 415 pies por minuto.	B: 478 pies por minuto.	C: 555 pies por minuto.
(Consulte la Figura 171.) ¿Bajo qué condición debe iniciarse el procedimiento de aproximación perdida para el enfoque RNAV (GPS) RWY 33?	3	A— Al llegar al LNAV MDA de 1,240 pies MSL.	B— 10.1NM de la FAF	C—RW33 MAP
(Consulte la figura 171.) ¿Cuáles son los criterios de MDA y visibilidad, respectivamente, para aterrizar en la pista 33?	2	A: 596 pies MSL; 1 NM.	B: 1240 pies MSL; 1 SM.	C: 600 pies MSL; 1 SM.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 177.) ¿Qué información y servicios de navegación estarían disponibles para el piloto cuando se utiliza la frecuencia del localizador?	3	A: Localizador y pendiente de deslizamiento, DME, TACAN sin capacidad de voz.	B: Sólo información del localizador, ATIS y DME están disponibles.	C: Localizador y pendiente de deslizamiento, DME, y ninguna capacidad de voz.
(Consulte la figura 177.) ¿Cuál es la diferencia de elevación (en pies MSL) entre la elevación del aeropuerto y la elevación del umbral?	1	A: 25 pies.	B: 30 pies.	C: 35 pies.
(Refiera a la leyenda 27 y a la figura 170.) ¿Qué tasa de descenso debería planear usar inicialmente para establecer la ruta de planeo para la aproximación ILS o LOC RWY 33 a una velocidad en tierra de 120 nudos?	3	A: 425 pies por minuto.	B: 530 pies por minuto.	C: 637 pies por minuto.
(Consulte la figura 188.) ¿Qué determina el MAPA en la aproximación LOC/DME RWY 21 en el Aeropuerto Internacional de Portland?	1	A: I-GPO 1.2 DME.	B: 5.8 NM de ROBOT FAF.	C: radial de 160° de BTG VORTAC.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 188.) ¿Cuáles son los criterios de MDA y visibilidad para una aproximación RECTA LOC/DME RWY 21 en Portland International, suponiendo una velocidad de aproximación al suelo de 100 nudos?	2	A: 1,120 pies MSL; visibilidad 1 SM	B: 700 pies MSL; visibilidad 1 SM.	C: 700 pies MSL; visibilidad 1 NM.
(Refiera al cuadro 188.) Al realizar una aproximación perdida desde la aproximación LOC/DME RWY 21 en PDX, ¿cuál es la Altitud Mínima Segura (MSA) mientras se maniobra entre la pista y BTG VORTAC?	2	A: 4,000 pies MSL.	B: 3,500 pies MSL.	C— 6,200 pies MSL.
(Consulte la Figura 188.) Usted ha sido despejado a la intersección CREAK a través de la radial BTG 054 ° a 7,000 pies. Acercándose a CREAK, se le autoriza para el enfoque LOC / DME RWY 21 a PDX. El descenso a la altitud del giro del procedimiento no debe comenzar antes de	2	A: finalización del giro del procedimiento y establecido en el localizador.	B: CREAK saliente.	C: interceptar la pendiente de deslizamiento.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 188.) Con una velocidad de tierra de 120 nudos, aproximadamente qué tasa mínima de descenso se requerirá entre la corrección I-GPO 11.3 DME (COVDU) y la corrección I-GPO 14.3 DME (YIPYU)?	2	A: 1.200 fpm.	B: 600 fpm.	C: 900 fpm.
(Consulte la figura 188.) ¿Cuál es la longitud de pista utilizable para aterrizar en la pista 21 en PDX?	1	A: 6,000 pies.	B: 7,000 pies.	C: 7,900 pies.
(Consulte la Figura 192.) Usando una velocidad promedio en tierra de 90 nudos, ¿qué tasa constante de descenso desde 3,100 pies MSL en la solución de 6 DME permitiría a la aeronave llegar a 2,400 pies MSL en la FAF?	1	A: 350 pies por minuto.	B: 700 pies por minuto.	C: 233 pies por minuto.
(Refiera al cuadro 192.) ¿Bajo qué condición se debe iniciar un procedimiento de aproximación perdida si el entorno de la pista (Aeropuerto Municipal de Paso Robles) no está a la vista?	3	A: Después de descender a 1,440 pies MSL.	B: después de descender a 1,440 pies o alcanzar el DME de 1 NM, lo que ocurra primero.	C: Cuando usted alcanza el punto de aproximación perdido establecido y determina la visibilidad es menos de 1 milla.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 196.) ¿Cuál es la elevación del TDZE para RWY 4?	2	A— 46	B— 44	C— 70
(Consulte la Figura 195.) ¿Cuántos procedimientos de aproximación de precisión se publican para William P Hobby (HOU)?	1	A— 3	B— 4	C— 5
(Refiera al cuadro 210.) ¿Cuál es la altitud mínima a la que debe interceptar la pendiente de deslizamiento en el procedimiento de aproximación ILS RWY 6?	2	A: 3,000 pies MSL.	B: 1,800 pies MSL.	C: 1,080 pies MSL.
(Refiera al cuadro 210.) ¿En qué indicación o ocurrencia debe iniciar el procedimiento de aproximación perdida publicado para la aproximación ILS RWY 6 siempre que el entorno de la pista no esté a la vista?	1	A— Al alcanzar 373 pies MSL indicó altitud.	B: Cuando 3 minutos (a 90 nudos de velocidad del suelo) han expirado o han alcanzado los 373 pies MSL, lo que ocurra primero.	C— Al llegar a 373 pies AGL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 210.) Utilizando una velocidad media en tierra de 90 nudos en el segmento de aproximación final, ¿qué tasa de descenso debe utilizarse inicialmente para establecer la trayectoria de planeo para el procedimiento de aproximación ILS RWY 6?	2	A: 395 pies por minuto.	B: 480 pies por minuto.	C: 555 pies por minuto.
(Refiera al cuadro 210.) ¿Cuál es la elevación de la zona de touchdown para RWY 6?	1	A: 173 pies MSL.	B: 200 pies AGL.	C— 270 pies MSL.
(Refiera al cuadro 210.) ¿Qué iluminación del entorno de pista y aterrizaje está disponible para aproximarse y aterrizar en RWY 6 en Bradley International?	3	A— HIRL, REIL y VASI.	B— HIRL y VASI.	C— ALSF2 e HIRL.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 213.) ¿Qué es el THRE para aterrizar en RWY 28R?	3	A: 3,652 pies MSL.	B: 3,661 pies MSL.	C: 3,488 pies MSL.
(Consulte la Figura 213.) ¿Qué categoría de aproximación de aeronave debe utilizarse para una aproximación circular para un aterrizaje en RWY 28R, con una aeronave VSO de 72 nudos?	3	A— C.	B— A.	C— B.
¿Qué indica el símbolo T dentro de un triángulo negro en la sección de mínimos del PAI para un aeropuerto en particular?	3	A— Los mínimos de despegue son de 1 milla para aeronaves con dos motores o menos y 1/2 milla para aquellas con más de dos motores.	B— Los despegues de instrumentos no están autorizados.	C— Los mínimos de despegue no son estándar y/o se publican los procedimientos de salida.
(Consulte la figura 217.) Durante la aproximación a DSM antes de que pueda comenzar el procedimiento ILS RWY 13, la pendiente de deslizamiento falla y se le autoriza para el LOC RWY 13 en DSM, ¿qué altitud mínima se aplica?	2	A: 1,420 pies.	B: 1,380 pies.	C: 1,121 pies.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 221.) La corrección de aproximación final para la aproximación de precisión se encuentra en la intersección	2	A: DENAY.	B: interceptar pendiente de planeo (relámpago).	C: MARCADOR EXTERIOR DE INTERSECCIÓN/LOCALIZADOR ROMEN.
(Consulte la Figura 227.) Refiera al procedimiento del DEN ILS RWY 35R. La altitud de intercepción FAF es	2	A: 7,080.	B: 8.000.	C: 9.000.
(Refiera al cuadro 227.) Refiera al procedimiento del DEN ILS RWY 35R. La altitud de intercepción FAF es	3	A: 7,080 pies MSL.	B: 7,977 pies MSL.	C: 8,000 pies MSL
(Consulte la figura 227.) El símbolo en la vista en planta del procedimiento ILS o LOC RWY 35R en APA representa una altitud mínima de sector seguro dentro de 25 NM de	2	A: Denver NDB.	B: marcador exterior de localizador.	C: Aeropuerto APA.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiera al cuadro 223.) Durante el procedimiento ILS RWY 30R en DSM, la altitud mínima para la interceptación de la pendiente de planeo es	2	A: 2,365 pies MSL.	B: 2,400 pies MSL.	C:3,000 pies MSL.
(Consulte la figura 230.) El símbolo en la vista en planta del procedimiento VOR/DME o GPS-A en Baldwin (7D3) representa una altitud mínima de sector seguro dentro de 25 NM de la intersección	2	A- intercepción DEANI.	B—VOR/DME White Cloud.	C— Aeropuerto Municipal Baldwin.
(Refiera al cuadro 234.) ¿Qué opciones están disponibles con respecto a la reversión del curso teardrop para loc RWY 18 enfoque a Lincoln?	1	A: Si se requiere un curso reverso, solo puede ser ejecutado en gota.	B: El punto donde se inicia el giro y el tipo y la velocidad de giro son opcionales.	C: Se puede hacer un giro normal del procedimiento si no se excede el límite de 10 DME.
(Consulte la figura 234.) Si su avión fue autorizado para el ILS RWY 18 en Lincoln Municipal y cruzó el Lincoln VOR a 5,000 pies MSL, ¿en qué momento de la lágrima podría comenzar un descenso a 3,200 pies?	2	A— Tan pronto como se intercepte loc entrante.	B— Inmediatamente.	C— Sólo en el punto autorizado por ATC.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 234.) Si se autoriza para una aproximación S-LOC 18 en Lincoln Municipal desde más de HUSKR, significa que el vuelo debe	3	A, aterrizar directamente en la pista 18.	B: cumplir con los mínimos de aterrizaje directo.	C: comience la aproximación final sin hacer el viraje de procedimiento
(Consulte la figura 236.) ¿Qué mínimos de aterrizaje se aplican para un operador en Dothan, AL que utiliza un avión de categoría C durante un circling LOC 32 para una aproximación a 120 nudos? (Receptores VOR duales disponibles.)	2	A— MDA 860 pies MSL y visibilidad 2 SM.	B— MDA 860 pies MSL y visibilidad 1 y 1/2 SM.	C— MDA 720 pies MSL y visibilidad 3/4 SM.
(Refiera al cuadro 236.) Si se despeja para una aproximación LOC directa desde más de OALDY, significa que el vuelo debe	3	A: aterrizar directamente en la pista 32.	B: cumplir con los mínimos de aterrizaje directo.	C: comience el enfoque final sin hacer un giro de procedimiento.
Durante una aproximación de precisión del instrumento, la distancia del terreno y de los obstáculos depende de la adherencia a la altitud mínima	1	A: altitud mínima que se muestra en el IAP	B: información de contorno de terreno.	C: información natural y puntos de referencia hechas por el hombre.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 240.) ¿En qué momento puede iniciar un descenso a la siguiente altitud mínima más baja cuando se despeje para la aproximación VOR/DME RWY 36, desde la PUC R-009 IAF (DME operativa)?	1	A— Comience el descenso a partir de 8900 cuando se establece en la PUC R-009 a las 12 DME.	B— Comience el descenso a partir de 8900 cuando se establece en la PUC R-009 a 8.3 DME.	C— El descenso a 6,240 se puede hacer una vez alcanzado la PUC 12.0 DME.
(Consulte la figura 240.) ¿Cuál es el propósito de los 10,600 MSA en la carta de aproximación de aeropuerto del condado de Carbon/Price?	1	A— Proporciona una holgura segura por encima del obstáculo más alto en el sector definido a 25 NM.	B— Proporciona una altitud por encima de la cual se asegura la orientación del curso de navegación.	C— Es la altitud mínima de vectorización para aeronaves en ese sector definido.
(Consulte la Figura 242.) ¿Qué indicación debe obtener cuando es el momento virar hacia dentro mientras realiza el viraje de procedimiento en FEHXE?	1	A— 4 millas DME de FEHXE.	B— 10 millas DME del MAPA.	C— 12 millas DME de LIT VORTAC.
(Consulte la Figura 242.) ¿Cómo se debe identificar el punto de aproximación frustrada cuando ejecuta la aproximación RNAV RWY 36 en Adams Field?	1	A: Cuando cambia el indicador TO-FROM.	B: A su llegada a 760 pies en la pendiente de planeo.	C: Cuando el tiempo ha expirado para 5 NM pasado el FAF.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la Figura 242 y la Leyenda 27.) Usted ha sido autorizado para la aproximación RNAV RWY 36 a LIT. A una velocidad del suelo de 90 nudos, ¿cuáles es el ángulo de descenso vertical y régimen de descenso en la aproximación final?	2	A: 2,8 grados y 280 pies por milla náutica.	B: 3.0 grados y 478 pies por minuto.	C: 3,2 grados y 510 pies por minuto.
(Consulte la Figura 242 y la Leyenda 27.) Usted ha sido autorizado para el RNAV (GPS) RWY 36 enfoque a LIT. A una velocidad del suelo de 105 nudos, ¿cuáles son el ángulo de descenso vertical y la velocidad de descenso en la aproximación final?	2	A: 2.82 grados y 524 pies por minuto.	B: 3.00 grados y 557 pies por minuto.	C: 4.00 grados y 550 pies por milla náutica.
(Consulte la figura 244.) ¿Cuáles son las restricciones de giro de procedimiento en el enfoque LDA RWY 6 en Roanoke Regional?	1	A— Patrón de espera restringido a piernas de un minuto.	B— Permanecer dentro de 10 NM de EXUNE INT.	C— Permanecer dentro de 25 NM del aeropuerto.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 244.) ¿Cuáles son las restricciones con respecto a los procedimientos Circle to land para la aproximación LDA RWY/GS 6 en Roanoke Regional?	2	A— Circling a la pista 24 no autorizada.	B— Circling no autorizado NW de RWY 6-24.	C— La visibilidad aumentó 1/2 milla para la aproximación circling
(Refer to Figure 244.) At what minimum altitude should you cross RAMKE intersection during the S-LDA 6 approach at Roanoke Regional?	2	A— 5300.	B— 4300.	C— 2720.
(Consulte la figura 244.) ¿Cómo debe el piloto identificar el punto de aproximación frustrado para la aproximación S-LDA GS 6 a Roanoke Regional?	3	A— Llegada a 2,720 pies MSL.	B— Llegada a JOKNI INT 1.4 DME.	C— Llegada a 1,605 pies MSL.
(Consulte la Figura 179.) ¿Cuál es la distancia de aterrizaje disponible para el ILS o LOC RWY 31 en RBD?	3	A: 7.251.	B: 7.000.	C: 6.451.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuál de las siguientes afirmaciones es cierta con respecto a los enfoques ILS paralelos?	2	A: Las líneas centrales de la pista de aproximación ILS paralelas están separadas por al menos 4,300 pies y se proporciona una separación IFR estándar en la pista adyacente.	B: Las aproximaciones ILS paralelos proporcionan a las aeronaves un mínimo de 1-1/2 millas de separación de radar entre aeronaves sucesivas en el curso de localización adyacente.	C: Los mínimos de aterrizaje en la pista adyacente serán más altos que los mínimos de la pista primaria, pero normalmente serán más bajos que los mínimos de circling publicados.
(Consulte la Figura 131.) Durante una aproximación perdida desde la aproximación VOR/DME RWY 33L en BOS, ¿qué curso se debe volar a la aproximación perdida que sostiene el waypoint?	2	A— Subiendo a la derecha gire a la derecha hasta la dirección 030°.	B— Radial de 030° desde BOS.	C— CERA DIRECTA INT.
Durante un enfoque por instrumentos, ¿en qué condiciones, en su caso, no se requiere la inversión del curso del patrón de retención?	1	A— Cuando se proporcionan vectores de radar.	B— Cuando se despeje para el enfoque.	C— Ninguna, ya que siempre es obligatoria.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 247.) ¿Cómo debería un piloto invertir el curso para establecerse en el curso de entrada del ILS RWY 9, si no se utilizan la vectorización por radar o los IAFs?	2	A: ejecute un giro de procedimiento estándar de 45° hacia Seal Beach VORTAC o Pomona VORTAC.	B: realice una entrada apropiada al patrón representado en EXPAM INT.	C: utilice cualquier tipo de giro de procedimiento, pero permanezca dentro de los 10 NM de Riverside VOR.
(Consulte la Figura 131.) Si las referencias visuales requeridas están a la vista, ¿en qué momento de la aproximación puede comenzar un descenso por debajo del MDA?	3	A— Al llegar al BOS VOR/DME.	B: Cuando se ha cumplido la visibilidad requerida y la pista está a la vista.	C— Al alcanzar el BOS 1.2 DME.
(Consulte la figura 247.) ¿Cuál es el procedimiento de descenso de altitud mínima si se despeja para la aproximación S-ILS 9 desde Seal Beach VORTAC?	3	A: Descender y mantener 3.000 a JASER INT, descender y mantener 2.500 hasta cruzar EXPAM, descender a MDA de 1.280.	B: desciende y mantenga 3.000 a JASER INT, descienda a 2.800 cuando se establezca en el curso LOC, intercepte y mantenga el GS a 960 (DH).	C: desciende y mantenga 3,000 a JASER INT, descienda a 2,500 mientras está establecido en el curso LOC de entrada e intercepte la pendiente de deslizamiento a 2,500 pies cruzando EXPAM.
¿Qué procedimiento debe seguir un piloto que está dando vueltas para aterrizar en un avión de categoría B, pero mantiene una velocidad de 5 nudos más rápido que el máximo especificado para esa categoría?	1	A: Utilice los mínimos de enfoque apropiados para la Categoría C.	B: Utilice los mínimos de la Categoría B.	C: utilice los mínimos de categoría D, ya que se aplican a todos los enfoques de circunvalación.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Las categorías de aproximación de aeronaves se basan en	2	A: velocidad de aproximación certificado al peso bruto máximo.	B: 1,3 veces la velocidad de parada en la configuración de aterrizaje con el peso bruto máximo de aterrizaje.	C: 1,3 veces la velocidad de parada al peso bruto máximo.
Los criterios de aproximación por instrumentos para un avión de categoría A se basan en una velocidad máxima de	2	A: 100 nudos.	B: 90 nudos.	C: 80 nudos.
Si no ve las referencias visuales necesarias en una aproximación ILS, debe ejecutar el procedimiento de aproximación frustrada a más tardar en	1	A: altitud de decisión.	B: marcador central.	C: altitud mínima de descenso.
¿Cuándo puede un piloto hacer un aterrizaje directo, si usa un IAP que solo tiene mínimos de circulación?	3	A: Un aterrizaje directo puede no ser hecho, pero el piloto puede continuar a la pista en MDA y luego circular para aterrizar en la pista.	B: El piloto puede aterrizar directamente si la pista es la pista activa y ha sido despejado para aterrizar.	C: Se puede realizar un aterrizaje directo si el piloto tiene la pista a la vista con tiempo suficiente para hacer una aproximación normal para el aterrizaje, y ha sido autorizado para aterrizar.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Si durante una aproximación ILS en condiciones IFR, las luces de aproximación no son visibles a su llegada al DH, el piloto es	1	A: requerido para ejecutar inmediatamente el procedimiento de aproximación frustrada.	B: se permite continuar la aproximación y descender al localizador MDA.	C: permite continuar la aproximación al umbral de aproximación de la pista ILS.
¿Cómo puede el piloto determinar, para una pista ILS equipada con MALSR, que puede haber penetración de las superficies de identificación de obstáculos (OIS), y se debe tener cuidado en el segmento visual para evitar cualquier obstáculo?	2	A— La pista tiene un indicador de pendiente de aproximación visual (VASI).	B— La visibilidad publicada para el ILS no es inferior a 3/4 SM.	C — La carta de aproximación tiene un punto de descenso visual (VDP) publicado.
Inmediatamente después de pasar el arreglo de aproximación final entrante durante una aproximación ILS en condiciones IFR, aparece el indicador de advertencia de pendiente de planeo. El piloto este	2	A: permitido a continuar la aproximación y descender al DH.	B: permitido a continuar la aproximación y descender al localizador MDA.	C: requerido a comenzar inmediatamente el procedimiento de aproximación frustrada prescrito.
(Consulte la figura 249.) ¿Por qué hay una nota que indica una limitación de temperatura para ejecutar este enfoque con equipos BARO-VNAV?	2	A: El gradiente de descenso excede el estándar máximo de 400 pies por milla náutica a bajas temperaturas.	B: la altitud de decisión y la altura del segmento de aproximación final por encima de los obstáculos o el terreno no son seguras cuando las temperaturas son inferiores a	C: el gradiente de ascenso de aproximación perdido supera el estándar máximo del avión de 40 a 1 a bajas temperaturas.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
			las trazadas.	
(Véase el cuadro 249). ¿En qué momento se autoriza al piloto a descender a 4,700 pies cuando esta autorizado al punto de chequeo de AJCIZ desde el oeste?	2	A— 30 NM de AJCIZ.	B— 15 NM de AJCIZ.	C— 15 NM de LBF.
(Consulte la figura 249.) ¿Qué waypoints se designan como waypoints fly-over?	2	A— AJCIZ, BEMXI y WIVGO.	B— RW30.	C— AGHAN.
(Refiera al cuadro 249.) ¿Cómo se entra en la aproximación si la aeronave está a 27 DME de la intersección de AJCIZ en dirección 300°?	2	A: Comience el enfoque final con un turno de procedimiento.	B: comience la aproximación final sin un viraje de procedimiento.	C: continúe con los mínimos de LNAV después de completar el turno de procedimiento.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Por qué los mínimos de visibilidad requeridos para LNAV/VNAV serían más altos que los de LNAV solamente?	2	A: la ubicación de los obstáculos a lo largo de la ruta de descenso.	B: Un procedimiento LNAV/VNAV tiene siempre mínimos más altos de la visibilidad.	C: La ubicación del MAPA en lo referente al MDA para el procedimiento LNAV requiere mínimos más bajos de la visibilidad.
(Consulte la figura 250.) Para una aproximación estabilizada, la aeronave debe estar en una configuración aprobada para aterrizar	2	A: con los motores en cola, antes de descender por debajo de los 1.768 pies MSL.	B: con la velocidad correcta y en la pendiente de planeo descendiendo por debajo de 1,268 pies MSL.	C: con una tasa de descenso de menos de 1,000 FPM por debajo de 1,080 pies MSL y ángulos de banqueo de menos de 15 ° por debajo de 500 pies AGL.
(Refiera al cuadro 250.) Para una aproximación estabilizada, la aeronave estaría en una configuración para aproximarse o aterrizar y descender a unos	3	A: 480 pies por minuto a MDA.	B: 480 pies por milla náutica por debajo de 1,580 pies MSL.	C: un régimen de descenso de menos de 1,000 FPM por debajo de 1,080 pies MSL y ángulos de banqueo de menos de 15 ° por debajo de 500 pies AGL.
(Consulte la figura 199.) ¿Cuál es el ángulo del indicador de pendiente de deslizamiento visual para RWY 12 en Houma-Terrebonne?	1	A— 3.0.	B— 2.8.	C— 2.0.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Consulte la figura 199.) ¿Cuáles serían los mínimos de aproximación si se utiliza el altímetro de New Orleans Intl.?	3	A— 431 – 3/4.	B— 440 – 3/4.	C— 520 – 3/4
Durante una aproximación por instrumentos de precisión (utilizando mínimos de categoría	2	A: un helicóptero no podrá ser operado por debajo de DH a menos que se prevea que el límite máximo sea inferior o superior a los mínimos de aterrizaje prescritos para ese procedimiento.	B: colocado de tal manera que se pueda hacer una aproximación normal a la pista de aterrizaje prevista.	C: se prevé que la visibilidad sea de los mínimos de aterrizaje prescritos para dicho procedimiento o por encima de los que se han fijado.
¿Cómo se utiliza el radar ATC para las aproximaciones por instrumentos cuando la instalación está aprobada para el servicio de control de aproximación?	3	A— Aproximaciones de precisión, vigilancia meteorológica y como sustituto de cualquier componente inoperativo de una ayuda a la navegación utilizada para aproximaciones.	B— Aproximaciones asr, vigilancia meteorológica y orientación del curso por control de aproximación.	C— Orientación del curso para el curso de aproximación final, los enfoques ASR y PAR, y el seguimiento de los enfoques no radar.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Durante un enfoque "sin giroscopio" y antes de ser entregado al controlador de aproximación final, el piloto debe hacer todas las curvas	3	A: la mitad de la velocidad estándar a menos que se indique lo contrario.	B: cualquier tipo de interés que no exceda de un banco de 30°.	C: régimen estándar al menos que se indique lo contrario.
Después de ser entregado al controlador de aproximación final durante una vigilancia "sin giroscopio" o aproximación de precisión, el piloto debe hacer todas las curvas	1	A: la mitad del régimen estándar .	B: basado en la velocidad en tierra de la aeronave.	C: tipo normal.
¿Cuáles son las principales diferencias entre una aproximación visual y una aproximación de contacto?	1	A— El piloto debe solicitar un enfoque de contacto; al piloto se le puede asignar un enfoque visual y deben existir mínimos climáticos más altos.	B— El piloto debe solicitar un enfoque visual e informar que tiene el campo a la vista; ATC puede asignar un enfoque de contacto si existen condiciones VFR.	C— Cada vez que el piloto informa el campo a la vista, ATC puede autorizar al piloto para un enfoque de contacto; para un enfoque visual, el piloto debe aconsejar que el enfoque se puede hacer en condiciones de VFR.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Cuáles son los requisitos para una aproximación de contacto a un aeropuerto que tiene un IAP aprobado, si el piloto está en un plan de vuelo por instrumentos y libre de nubes?	3	A: El controlador debe determinar que el piloto puede ver el aeropuerto a la altitud volada y puede permanecer libre de nubes.	B: el piloto debe estar de acuerdo con el enfoque cuando lo da ATC y el controlador debe haber determinado que la visibilidad era de al menos 1 milla y estar razonablemente seguro de que el piloto puede permanecer libre de nubes.	C: el piloto debe solicitar la aproximación, tener al menos una visibilidad de 1 milla y estar razonablemente seguro de permanecer libre de nubes.
¿Cuándo puede obtener un enfoque de contacto?	3	A: ATC puede asignar un enfoque de contacto si existen condiciones de VFR o si usted informa de la pista a la vista y está libre de nubes.	B: ATC puede asignar un enfoque de contacto si está por debajo de las nubes y la visibilidad es de al menos 1 milla.	C: ATC asignará una aproximación de contacto solamente a petición si la visibilidad reportada es por lo menos 1 milla
Un enfoque de contacto es un procedimiento de aproximación que puede utilizarse	1	A- en lugar de llevar a cabo un SIAP.	B: si es asignado por ATC y facilitará el enfoque.	C— en lugar de un enfoque visual.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué condiciones son necesarias antes de que ATC puede autorizar un enfoque visual?	3	A— Debe tener la aeronave anterior a la vista y poder permanecer en condiciones climáticas VFR.	B— Debe tener el aeropuerto a la vista o la aeronave precedente a la vista, y ser capaz de proceder y aterrizar en condiciones IFR.	C— Debe tener el aeropuerto a la vista o una aeronave precedente a seguir, y poder proceder al aeropuerto en condiciones VFR.
Llegas a tu aeropuerto de destino en un plan de vuelo IFR. ¿Cuál es una condición previa para la realización de un enfoque de contacto?	1	A: Despejado de nubes y al menos 1 SM de visibilidad de vuelo.	B: Una visibilidad en tierra de al menos 2 SM.	C: Una visibilidad de vuelo de al menos 1/2 NM
Si se inicia un enfoque de falta temprana antes de llegar al MAP, se debe utilizar el siguiente procedimiento a menos que el ATC aclare lo contrario.	1	A— Proceda al punto de aproximación frustrada en o por encima del MDA o DH antes de ejecutar una maniobra de viraje.	B: comience un giro ascendente inmediatamente y siga los procedimientos de aproximación perdidos.	C— Mantenga la altitud y continúe más allá del MAPA por 1 minuto o 1 milla lo que ocurra primero.
Si el piloto pierde la referencia visual mientras circunda a tierra desde una aproximación por instrumentos y el servicio de radar ATC no está disponible, la acción de aproximación perdida debe ser	3	A: ejecutar un giro de escalada para ser paralelo al curso de aproximación final publicado y subir a la altitud de aproximación inicial.	B: subir a los mínimos de circunvalación publicados y luego proceder directamente a la corrección de aproximación final.	C: haga un viraje ascendente hacia la pista de aterrizaje y continúe el viraje hasta que se establezca en el curso de aproximación frustrado.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
¿Qué representa el valor de RVR, representado en ciertas cartas directas IAP?	2	A: La distancia de rango inclinado que el piloto puede ver por la pista mientras cruza el umbral en la pendiente de deslizamiento.	B: la distancia horizontal que un piloto debe ver al mirar por la pista desde un avión en movimiento.	C: el rango visual inclinado que un piloto debe ver en la aproximación final y durante el aterrizaje.
Los mínimos de RVR para el aterrizaje se prescriben en un IAP, pero el RVR no es inoperante y no se puede informar para la pista prevista en ese momento. ¿Cuál de las siguientes medidas sería una consideración operacional?	1	A— Los mínimos de RVR que se especifican en los procedimientos se deben convertir y aplicar como visibilidad del suelo.	B— Los mínimos de RVR pueden ser ignorados, siempre que la pista tenga un sistema HIRL operativo.	C— Los mínimos de RVR pueden ser ignorados, siempre que todos los demás componentes del sistema ILS sean operativos.
Si no se informa de la RVR, ¿qué valor meteorológico debería sustituir por 2.400 RVR?	3	A: Una visibilidad del suelo de 1/2 NM.	B: una visibilidad de rango inclinado de 2,400 pies para el segmento de aproximación final del procedimiento de aproximación publicado.	C: Una visibilidad del suelo de 1/2 SM.
Los mínimos de RVR para el despegue o el aterrizaje se publican en un IAP, pero el RVR esta inoperativo y no se puede reportar para la pista en ese momento. ¿Cuál de los siguientes se aplicaría?	1	A— Los mínimos de RVR que se especifican en el procedimiento deben convertirse y aplicarse como visibilidad del suelo.	B— Los mínimos de RVR pueden ser ignorados, siempre que la pista tenga un sistema HIRL operativo.	C— Los mínimos de RVR pueden ser ignorados, siempre que todos los demás componentes del sistema ILS sean operativos.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Si el equipo RVR no funciona para un PAI que requiere una visibilidad de 2.400 RVR, ¿cómo debería esperar el piloto que se informara del requisito de visibilidad en lugar del RVR publicado?	3	A— Como un rango inclinado de visibilidad de 2,400 pies.	B— Como un RVR de 2,400 pies.	C— Como una visibilidad del suelo de 1/2 SM.
(Consulte la figura 247.) ¿Qué acción debe tomar el piloto si la aeronave no es capaz de un régimen de ascenso mínimo de 270 pies por NM hasta 2,500?	3	A— Al piloto no se le permite volar la aproximación.	B— El piloto debe aumentar MDA o DA en un 10%.	C— Se requerirá que el piloto vuele los mínimos prescritos más altos de ILS o LOC.
¿Qué acción piloto es apropiada si más de un componente de un ILS es inutilizable?	1	A: utilice el mínimo más alto requerido por cualquier componente individual que no se pueda utilizar.	B: Solicitar otra aproximación apropiada para el equipo que este utilizable.	C: elevar los mínimos un total de los requeridos por cada componente que no se puede hacer.
¿Qué sustitución es apropiada durante un enfoque ILS?	2	A— El marcador exterior puede sustituirse por un marcador exterior que cruce el emplazamiento del marcador VOR	B— Los mínimos de LOC deben sustituirse por mínimos de ILS siempre que la pendiente de deslizamiento quede inoperativa.	C— El DME, cuando está situado en el sitio de la antena del localizador, se debe substituir para el marcador externo o medio.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Un piloto está haciendo un acercamiento ILS y es más allá del OM a una pista que tiene un VASI. ¿Qué acción debe tomar el piloto si se produce un mal funcionamiento electrónico de la pendiente de deslizamiento y el piloto tiene el VASI a la vista?	2	A: El piloto debe informar al ATC del mal funcionamiento y luego descender inmediatamente al localizador DH y hacer un enfoque del localizador.	B: el piloto puede continuar la aproximación y utilizar la pendiente de deslizamiento VASI en lugar de la pendiente de deslizamiento electrónico.	C: El piloto debe solicitar un enfoque de LOC, y puede descender por debajo del VASI a discreción del piloto.
La operación de una baliza giratoria en el aeropuerto durante las horas del día puede indicar que	2	A: la visibilidad en vuelo es inferior a 3 millas y el techo es inferior a 1.500 pies dentro del espacio aéreo de Clase E.	B: la visibilidad del suelo es inferior a 3 millas y/o el techo es inferior a 1.000 pies en el espacio aéreo de Clase B, C o D.	C: se requiere una autorización IFR para operar dentro del área de tráfico del aeropuerto.
¿Qué condición de viento prolonga los peligros de turbulencia de estela en una pista de aterrizaje durante el período de tiempo más largo?	3	A: Viento en contra directo.	B: viento de cola directo.	C: Viento de cola de acuartelamiento ligero.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
La turbulencia de estela es casi máxima detrás de un transporte a reacción justo después del despegue porque	3	A: los motores están en la salida de empuje máxima a baja velocidad de aire.	B: la configuración del engranaje y la aleta aumenta la turbulencia al máximo.	C: del alto ángulo de ataque y alto peso bruto.
¿Qué efecto tendría un viento cruzado ligero de aproximadamente 7 nudos en el comportamiento del vórtice?	2	A: El viento cruzado ligero disiparía rápidamente la fuerza del vórtice.	B: El vórtice a favor del viento tendería a permanecer sobre la pista.	C: El vórtice a favor del viento tendería a permanecer sobre la pista.
(Refiera al cuadro 158.) Con vientos reportados a partir de 330° a 4 nudos, se le dan instrucciones para rodar a la pista 4 para la salida y esperar el despegue después de que un avión de pasajeros salga de la pista 29. ¿Qué efecto esperarías de los vórtices de ese avión de pasajeros?	2	A: Los vientos empujarán los vórtices al sureste de su camino de despegue.	B: El vórtice a favor del viento tendería a permanecer sobre la pista.	C: El vórtice a favor del viento se disipará rápidamente.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Al aterrizar detrás de un avión a reacción grande, ¿en qué punto de la pista debería planear aterrizar?	3	A: Si hay viento cruzado, aterrice en el lado de barlovento de la pista y antes del punto de aterrizaje del avión.	B: Al menos 1,000 pies más allá del punto de touchdown del jet.	C: Más allá del punto de touchdown del jet.
¿En qué condiciones es más probable que se produzca la hidroplaneo?	2	A: Cuando se utiliza el timón de timón para el control direccional en lugar de permitir que la nariz entre en contacto con la superficie al principio del rollo de aterrizaje en una pista mojada.	B: durante las condiciones de agua estancada, aguanieve, alta velocidad y textura suave de la pista.	C: durante un aterrizaje en cualquier pista mojada cuando la aplicación del freno se retrasa hasta que una cuña de agua comienza a construirse por delante de los neumáticos.
Usted puede cancelar un plan de vuelo IFR	3	A, en cualquier momento, siempre y cuando usted avise a ATC.	B: solo en una emergencia.	C: si se en VMC fuera del espacio aéreo de Clase A.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Sin ayuda visual, un piloto generalmente interpreta la fuerza centrífuga como una sensación de	1	A- elevándose o cayéndose.	B- Virando.	C- Movimiento de inversión.
Debido a las ilusiones ópticas, cuando se está aterrizando en una pista más angosta de lo normal, la aeronave parece estar	1	A- más alto de lo actual, llevando a una aproximación más bajo de lo normal.	B- Más bajo de lo actual, llevando a una aproximación más alta de lo normal.	C- Más alto de lo actual, llevando a una aproximación más alta de lo normal.
Cuál ilusión visual crea el mismo efecto que una pista más angosta de lo normal?	1	A- una pista con gradiente positiva.	B- Una pista más ancha de lo normal.	C- Una pista con gradiente negativa.
Movimientos de cabeza bruscos durante un régimen de viraje constante y prolongado en IMC o condiciones de vuelo por instrumentos simulado puede causar	1	A- desorientación del piloto.	B- Horizonte falso.	C- Ilusión de elevador.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Una formación inclinada de nubes, un horizonte oscuro y una extensión de un área oscura con luces terrestres y estrellas pueden crear una ilusión conocida como	3	A- ilusiones de elevador.	B- Autokinesis.	C- Horizontes falsos.
Un cambio brusco de un ascenso a vuelo recto y nivelado puede crear una ilusión de	1	A- caerse para atrás.	B- Actitud de nariz arriba.	C- Un descenso con alas niveladas.
Una aceleración rápida durante despegues puede crear la ilusión de	2	A- girar en la dirección opuesta.	B- Estar en una actitud de nariz arriba.	C- Picar hacia la tierra.
Por qué la hipoxia es particularmente peligrosa durante los vuelos con un solo piloto?	2	A- la visión nocturna puede estar tan deteriorada que el piloto no puede ver otra aeronave.	B- Los síntomas de hipoxia pueden ser difíciles de reconocer antes de que las reacciones del piloto sea	C- El piloto podrá no ser capaz de controlar la aeronave aún cuando utilice oxígeno.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Las sensaciones que conllevan a la desorientación espacial durante condiciones de vuelo por instrumentos	3	A- son encontradas frecuentemente por pilotos por instrumentos principiantes, pero nunca por pilotos co	B- Ocurre, en muchas instancias, durante el periodo inicial de transición de vuelo visual a vuelo por i	C- Debe ser suprimida y poner toda la confianza en las indicaciones de los instrumentos de vuelo.
Cómo puede un piloto sobrellevar la desorientación espacial?	3	A- apoyándose en el sentido kinestético.	B- Utilizar un cross-check rápido.	C- Leer e interpretar los instrumentos de vuelo y actuar de acuerdo a ellos.
Cuál afirmación es la correcta con respecto al uso de la iluminación de la cabina de mando para vuelos nocturnos?	2	A- reducir la intensidad de la iluminación al nivel mínimo eliminará los puntos ciegos.	B- El uso de luz blanca regular, como la de un foco, podría perjudicar la visión nocturna.	C- La coloración en los mapas es menos afectada por el uso directo de luz roja.
Cómo puede un piloto de instrumentos mejor sobrellevar la desorientación espacial?	2	A- utilizar un cross-check rápido.	B- Interpretar apropiadamente los instrumentos de vuelo y actuar de acuerdo a ello.	C- Evitar el banqueo excesivo de 30°.

IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Un piloto está más sujeto a la desorientación espacial si	3	A- los sentidos kinestéticos son ignorados.	B- Los ojos son movidos en el proceso de cross-check de los instrumentos.	C- Las señales corporales son utilizadas para interpretar los instrumentos.
Cuál procedimiento es recomendado para prevenir o sobrellevar la desorientación espacial?	3	A- reducir el movimiento de cabeza y ojos lo más posible.	B- Apoyarse en los sentidos kinestéticos.	C- Apoyarse en las indicaciones de los instrumentos de vuelo.
Qué acción deberá ser tomada si se sospecha hiperventilación?	2	A- respire a un régimen menor haciendo respiración profundas.	B- Respire concienzudamente a un régimen más lento que lo normal.	C- Concienzudamente haga respiraciones profundas y respire a un régimen más rápido de lo normal.
Cuál es el uso correcto de la iluminación en la cabina de mando para vuelos nocturnos?	1	A- reducir la intensidad de la iluminación interior al nivel mínimo.	B- El uso de luz blanca regular, como la de un foco, no perjudicará la adaptación nocturna.	C- La coloración mostrada en mapas es menos afectada por el uso de iluminación roja directa.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Cuál técnica deberá utilizar el piloto para escanear por tráfico a la derecha e izquierda durante vuelo recto y nivelado?:	1	A- enfocarse sistemáticamente en diferentes segmentos del cielo por intervalos cortos.	B- Concentrarse en movimientos relativos detectados en el área de visión periférica.	C- Escaneo continuo del parabrisas de izquierda a derecha.
Qué efecto tiene la bruma con la habilidad de ver el tránsito o características del terreno durante el vuelo?	3	A- la bruma causa que los ojos se enfoquen en el infinito, haciendo que las características del terreno	B- Los ojos tienden a trabajar excesivamente en la bruma y no detectan el movimiento relativo fácilmente	C- La bruma crea la ilusión de estar a una distancia mayor que la actual de la pista y causa que los pi
El manejo del riesgo, como parte del proceso de la toma de decisiones aeronáuticas, depende de cuál de las siguientes características para reducir los riesgos asociados con cada vuelo?	3	A- El proceso mental de analizar toda la información de una situación particular y tomar una decisión o	B- La aplicación del manejo del stress y procedimientos de elementos de riesgo.	C- Conciencia situacional, reconocimiento de problemas y el buen juicio.
La Toma de Decisiones Aeronáuticas es:	1	A- Una aproximación sistemática al proceso mental usado por los pilotos para determinar consistentemente	B- Un proceso de toma de decisiones que depende del buen juicio para reducir los riesgos asociados a ca	C- Un proceso mental de analizar toda la información en una situación particular y tomar una decisión o



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Ejemplos de trampas clásicas de comportamiento en las que incurren los pilotos experimentados son:	3	A- Tratar de asumir responsabilidades adicionales e imponer la autoridad de piloto al mando.	B- Tratar de promover conciencia situacional y luego los cambios necesarios en el comportamiento.	C- Tratar de completar el vuelo como planeado, satisfacer a los pasajeros, cumplir con el itinerario, y
El motivo para que un piloto demuestre -lo correcto- puede tener un efecto adverso en la seguridad, por:	2	A- Indiferencia total por cualquier curso de acción alternativo.	B- Generar tendencias que llevan a prácticas que son peligrosas, muchas veces ilegales, y que pueden II	C- Permitir que los eventos, o que la situación controle sus acciones.
Muchos pilotos han incurrido en tendencias peligrosas o en problemas de comportamiento en algún momento. Algunas de estas tendencias peligrosas o patrones de comportamiento que deben ser identificados y eliminados incluyen:	2	A- Deficiencias en las habilidades instrumentales y en el conocimiento de los sistemas o limitaciones d	B- Deficiencias en el performance debido a factores humanos como: fatiga, enfermedad o problemas emocio	C- Presión del entorno, pérdida de conciencia posicional o situacional, y estar operando sin la adecuad
Las actitudes peligrosas que contribuyen al mal juicio de un piloto se pueden contrarrestar mediante:	3	A- Reconocimiento anticipado de pensamientos dañinos.	B- Tomando medidas significativas para estar más acertado con las actitudes	C- Redirigir la actitud dañina para que se pueda tomar la acción apropiada.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Cuáles son algunas de las actitudes peligrosas de que trata la Toma de Decisiones Aeronáuticas?	1	A- Anti-autoridad (no me diga nada), impulsividad (hacer algo rápidamente sin pensar), macho (yo lo pue	B- Manejo del riesgo, manejo del stress, y elementos de riesgo	C- Toma de decisiones pobre, conciencia situacional pobre , y mal juicio
Cuando un piloto reconoce un pensamiento dañino, éste debería de corregirlo mencionando el antídoto correspondiente. Cuál de las siguientes es el antídoto para MACHO?	3	A- Siga las reglas. Usualmente son correctas.	B- No tan rápido. Piense primero.	C- Tomar chances es estúpido.
Cuál es el primer paso para neutralizar una actitud dañina en el proceso de Toma de Decisiones?	3	A- Reconocimiento de invulnerabilidad en la situación.	B- Tratar con el juicio inapropiado.	C- Reconocimiento de pensamientos dañinos.
Qué debería de hacer un piloto cuando reconoce que un pensamiento es peligroso?	3	A- Evitar el desarrollo de ese pensamiento peligroso.	B- Desarrollar ese pensamiento peligroso y darle seguimiento con una acción modificada.	C- Clasificar ese pensamiento como peligroso, y luego corregir el pensamiento mencionando el antídoto a



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Para ayudar a manejar el stress en cabina de mando, los pilotos deberían de:	2	A- Estar conscientes de situaciones de stress de la vida que son similares a aquellas situaciones de st	B- Acondicionarse a relajarse y pensar racionalmente cuando aparece el stress.	C- Evitar situaciones que degraden sus habilidades para manejar las responsabilidades de la cabina de m
Con qué comienza el buen manejo del stress en la cabina de mando?	3	A- Conociendo qué causa el stress.	B- Eliminando los asuntos relacionados con el stress de la vida y de la cabina de mando.	C- Manejo de stress de la buena vida
Los pasajeros para un vuelo charter se han retrasado casi una hora para un vuelo que requiere una reservación.Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción ANTI-AUTORIDAD?	1	A- Esas reglas de reservación no aplican para este vuelo.	B- Si el piloto se apresura, talvez llegue a tiempo.	C- No es culpa del piloto que los pasajeros lleguen tarde.
Realizando un chequeo operacional del sistema de presurización de la cabina, el piloto descubre que uno de los controles está inoperativo. Él sabe que manualmente puede controlar la presión de la cabina, por lo tanto elige ignorar la discrepancia, cual de las	1	A- Qué es lo peor que podría suceder?	B- Él puede manejar un pequeño problema como éste.	C- Es demasiado tarde para arreglarlo ahora.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
siguientes alternativas ilustra de mejor manera la reacción de INVULNERABILIDAD?				
El piloto y los pasajeros están ansiosos por llegar a su destino para una presentación de negocios. Se reportan tormentas eléctricas de Nivel IV a través de la ruta planeada. Cuál de las siguientes alternativas ilustra mejor la reacción de IMPULSIVIDAD	1	A- Ellos quieren apresurarse e irse, antes de que las cosas se empeoren.	B- Una tormenta no los detendrá.	C- Ellos no pueden cambiar el clima, por lo tanto mejor siguen adelante.
Realizando un vuelo IFR, un piloto sale de una nube para encontrarse entre 300 pies de un helicóptero. Cuál de las siguientes alternativas ilustra de la mejor manera la reacción -MACHO-?	2	A- No está muy preocupado; todo saldrá bien.	B- Acelera y se le acerca un poco más, solo para mostrarle.	C- Rápidamente realiza un viraje y desciende para evitar una colisión.
Cuando un piloto reconoce un pensamiento dañino, éste debería de corregirlo mencionando el antídoto correspondiente. Cuál de las siguientes es el antídoto para ANTI-AUTORIDAD?	3	A- No tan rápido. Piense primero.	B- No me pasará a mi. Podría pasarme a mi.	C- No me diga a mi. Siga las reglas. Usualmente son correctas.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Un piloto y sus amigos planean un vuelo para ir a ver un juego de fútbol fuera de la ciudad. Cuando llegan los pasajeros el piloto determina que estarán por encima del peso bruto máximo de despegue con el llenado de combustible existente. Cuál de las siguientes figuras ilustra mejor la reacción de Resignación?	1	A- Bueno, nadie le había notificado del peso extra.	B- El peso y balance es una formalidad impuesta en los pilotos por la AAC.	C- No se puede esperar para botar el combustible, hay que llegar al destino a tiempo.
Qué de lo siguiente es el paso final del Modelo de Decisiones para el manejo de riesgos efectivo y la Toma de Decisiones Aeronáuticas?	2	A- Estimar	B- Evaluar	C- Eliminar
Qué de lo siguiente es el primer paso del Modelo de Decisiones para el manejo de riesgos efectivo y Toma de Decisiones Aeronáuticas?	1	A- Detectar	B- Identificar	C- Evaluar



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
El Modelo de Decisión se compone de un proceso de 6 pasos para ofrecerle al piloto una forma lógica para Tomar Decisiones. Estos pasos son:	1	A- Detectar, estimar, escoger, identificar, hacer, y evaluar.	B- Determinar, evaluar, escoger, identificar, hacer, y eliminar.	C- Determinar, eliminar, escoger, identificar, detectar, y evaluar.
Cuál es el significado de una autorización del ATC el cual lee "...CRUZAR A SEIS MIL..."?	2	el piloto deberá mantener 6,000 pies hasta alcanzar IAF sirviendo en el aeropuerto de destino, después ejecute el procedimiento de aproximación publicado.	Ascensos deberán ser hasta, o descensos hechos desde, 6,000 pies a discreción del piloto.	El piloto puede utilizar cualquier altitud desde el MEA/MOCA a 6,000 pies, pero cada cambio en altitud deberá ser reportadas al ATC.
Qué respuesta es esperada cuando el ATC emite una autorización a los pilotos de aeronaves en vuelo?	2	leer de regreso toda la autorización como requieren las regulaciones.	Leer de regreso aquellas partes que contengan las asignaciones de altitudes o vectores y cualquier parte que requiera verificación.	READ-BACK debe ser espontaneo y no solicitado para confirmar que el piloto entendió todas las instrucciones.
En el "runup pad", usted recibe la siguiente autorización del control de tierra:AUTORIZADO AL AEROPUERTO DE DALLAS-LOVE COMO SE SOLICITO – MANTENGA SEIS MIL – SQUAWK CERO SIETE CERO CUATRO ANTES DE LA	3	la frecuencia del control de salida.	Ruta y Aeropuerto de destino	Altitud asignada.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
SALIDA – DEPARTURE CONTROL SERA UNO DOS CUATRO PUNTO NUEVE. Una autorización abreviada como la anterior será contenido de:				
Cuál información es siempre dada en una autorización abreviada?	2	SID o nombre de la transición y altitud a mantener.	Nombre del aeropuerto de destino o fix específico y altitud.	Altitud a mantener y código para identificación.
Durante un despegue en condiciones IFR con techos bajos, cuando debe el piloto contactar control de salida?	2	antes de penetrar las nubes.	Cuando se lo notifique la torre.	En el momento de completar el primer viraje después del despegue o en el momento de establecer el ascenso de crucero en una salida directa.
Qué significa el término del ATC “Contacto Radar”?	2	su aeronave ha sido identificada y usted recibirá separación de todas las aeronaves mientras esté en contacto con esa facilidad de radar.	Su aeronave ha sido identificada en el display del radar y que le será provisto seguimiento del vuelo por radar hasta que la identificación de radar haya terminado.	Se le darán notificaciones de tránsito hasta que se le notifique que el servicio ha terminado o que contacto radar se ha perdido.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
Cuál procedimientos para la autorización pueden ser emitidos por el ATC sin ninguna solicitud previa del piloto?	3	SIDs, STAR, y aproximaciones por contacto.	Aproximaciones por contacto y visuales.	SIDs, STARs y aproximaciones visuales.
Cuál reporte se le deberá hacer al ATC sin una solicitud específica cuando no se está en contacto radar?	2	entrando en condiciones meteorológicas instrumentales.	Cuando se está dejando el “fix” de la aproximación final hacia adentro en aproximación final.	Corrigiendo un ETA en cualquier momento que un ETA previo tiene un error de más de 2 minutos de exceso.
Usted entra en un patrón de espera en un fix, que no es el mismo que el fix de aproximación, y recibe un tiempo de EFC (expected-further-clearance) de 1530. A 1520 usted experimenta una falla de comunicación de dos vías completa. Cuál procedimiento debería usted seguir para ejecutar una aproximación hasta el aterrizaje. ebería usted seguir para ejecutar una aproximación hasta el aterrizaje.	2	abandonar el fix del patrón de espera para llegar al fix de aproximación tan cerca como sea posible al tiempo EFC y completar la aproximación.	Abandonar el fix del patrón de espera en el tiempo del EFC y completar la aproximación.	Abandonar el fix del patrón de espera en el tiempo del EFC o antes si ETA en el plan de vuelo es antes de EFC.



IFR – EXAMEN DE HABILITACIÓN INSTRUMENTOS				
Pregunta	Correcta	1	2	3
(Refiérase a la figura 87). Mientras se espera en el 10DME fix al este de LCH para una aproximación ILS a RWY 15 en el aeropuerto de Lake Charles Muni, el ATC le notifica que usted debe esperar autorización para la aproximación a 1015. A 1000 usted experimenta una falla de comunicaciones en ambos sentidos. Que procedimiento debe usted seguir? Experimenta una falla de comunicaciones en ambos sentidos. Que procedimiento debe usted seguir?	3	SQUAWK 7600 y escuche en la frecuencia del LOM para instrucciones del ATC. Si ninguna instrucción es recibida, inicie la aproximación a 1015.	SQUAWK 7700 por 1 minuto, luego 7600. Después de 1 un minuto, descienda a la altitud mínima en el fix de la aproximación final. Inicie su descenso a 1015.	SQUAWK 7600; planea iniciar el descenso a 1015.
En el caso de que ocurra una falla en la comunicación de dos vías mientras en una autorización IFR en condiciones VFR el piloto deberá continuar	2	por la ruta asignada en la última autorización del ATC recibida.	El vuelo bajo VFR y aterrizar lo más pronto sea factible.	El vuelo por la ruta más directa al fix especificado en la última aproximación.
Cuál procedimiento deberá usted seguir si experimenta una falla de comunicación de dos vías mientras espera en un fix de espera con un tiempo de EFC? (El fix de espera no es el mismo que el fix de aproximación)	2	abandonar el fix de espera para llegar al fix de aproximación lo más cerca posible del tiempo EFC.	Abandonar el fix de espera en el tiempo EFC.	Proceder inmediatamente al fix de aproximación y esperar hasta EFC.