

TEMA: 0717 PIC Comercial-Cáp.-10-Operaciones IFR

COD PREG: PREG20100254
PREGUNTA: Figura 27
En el DEN ILS a RWY 35L, la altitud de intercepción del glide slope es de
RPTA: A
OPCION A: 7,000 pies MSL.
OPCION B: 11,000 pies MSL.
OPCION C: 9,000 pies MSL.

PREG20100252 ¿Qué equipo mínimo de navegación se requiere para identificar la intersección ANGOO en ruta en V448 desde el VOR YKM hasta el VOR BTG? A
OPCION A: Un receptor de VOR.
OPCION B: Un receptor de VOR y DME.
OPCION C: Dos receptores de VOR.

PREG20100253 (Ver Figuras 55 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes) C
En la ruta V468 desde el VORTAC BTG hacia el VORTAC YKM, la altura mínima en ruta a la intersección TROTS es
OPCION A: 7,100 pies.
OPCION B: 10,000 pies.
OPCION C: 11,500 pies.

PREG20100251 (Ver Figuras 55 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes) C
En la Ruta V112, desde el VORTAC BTG hacia el VORTAC LTJ, la altitud mínima para chequear la intersección GYMME es
OPCION A: 6,400 pies.
OPCION B: 6,500 pies.
OPCION C: 7,000 pies.

PREG20100255 Figura 27 C
El símbolo (9200) en el círculo MSA de DEN procedimiento ILS RWY 35L presenta una altitud mínima del sector dentro del 25 NM del :
OPCION A: Dymon outer marker
OPCION B: Cruup I-AQD DME fix.
OPCION C: Denver VORTAC

PREG20100259	(Ver Figura 30 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)	B
	En una aproximación al VOR/DME-A, el símbolo [2800] en el círculo del MSA representa la altitud mínima de sector dentro de 25 millas náuticas de	
OPCION A:	la intersección DEANI.	
OPCION B:	el VORTAC de White Cloud.	
OPCION C:	el Aeropuerto Municipal de Baldwin.	

PREG20100257	(Ver Figura 28 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)	B
	¿Qué MDA se aplica si el indicador de senda de planeo falla durante el procedimiento ILS a RWY 31R en DSM?	
OPCION A:	1,157 pies.	
OPCION B:	1,320 pies.	
OPCION C:	1,360 pies.	

PREG20100258	(Ver Figuras 29 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)	B
	¿Cuál es la distancia desde el FAF hasta el punto de aproximación frustrada al realizar una aproximación de ATL ILS RWY 8L?	
OPCION A:	4.8 millas náuticas.	
OPCION B:	5.2 millas náuticas.	
OPCION C:	12.0 millas náuticas.	

PREG20100260	(Ver Figura 30 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)	B
	¿Qué equipo mínimo de navegación se necesita para llevar a cabo el procedimiento VOR/DME-A?	
OPCION A:	Un receptor VOR.	
OPCION B:	Un receptor VOR y un DME.	
OPCION C:	Dos receptores VOR y un DME.	

PREG20100250	(Ver Figura 26 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)	B
	El fijo de aproximación final para la aproximación de precisión se localiza en	
OPCION A:	la intersección DENAY.	
OPCION B:	la intercepción de la senda de planeo.	
OPCION C:	la intersección ROMEN/Marcador externo del localizador.	

PREG20100256	Figura 28 Durante el procedimiento de RWY 31R de ILS en DSM, la altitud mínima para la intercepción de la senda de planeo es	B
OPCION A:	2,365 pies MSL.	
OPCION B:	2,400 pies MSL.	
OPCION C:	3,000 pies MSL.	

PREG20100249	En vectores de radar, se recibe una autorización. La última altura asignada deberá ser mantenida hasta:	C
OPCION A:	Alcanzando el FAF.	
OPCION B:	Cuando se le diga que descienda.	
OPCION C:	Cuando se establezca en un segmento de una ruta publicada o procedimiento de aproximación.	

PREG20100240	Los pilotos no están autorizados a aterrizar una aeronave a partir de una aproximación instrumental, a menos que	A
OPCION A:	la visibilidad de vuelo sea igual o exceda a la visibilidad prescrita en el procedimiento de aproximación que se utiliza.	
OPCION B:	la visibilidad de vuelo y el techo sean iguales o excedan los mínimos prescritos en la aproximación que se utiliza.	
OPCION C:	el indicador de senda de aproximación visual (VASI) y las referencias de pista sean perfectamente visibles para el piloto.	

PREG20100247	¿Cuál es la afirmación correcta con respecto al uso de un Procedimiento de Salida Instrumental (SID)?	B
OPCION A:	En campos donde se ha establecido un SID, es obligatorio salir por instrumentos.	
OPCION B:	Para usar un SID, el piloto deberá tener una descripción textual del SID aprobado.	
OPCION C:	Para usar el SID, el piloto deberá tener una descripción textual y gráfica de la salida.	

PREG20100248	¿Cuál es lo correcto con respecto a los STARs? STARs son:	B
OPCION A:	Usados para separar tráfico IFR y VFR.	
OPCION B:	Establecidos para simplificar procedimientos y autorizaciones de la frecuencia que emite los permisos de llegada.	
OPCION C:	Usados en ciertos aeropuertos para descongestionar el tráfico.	

PREG20100238	Para que un aeropuerto sin un procedimiento de aproximación instrumental aprobado pueda ser consignado como aeropuerto alternativo en un plan de vuelo IFR, el pronóstico de las condiciones meteorológicas a la hora de llegada deben tener como mínimo un	B
OPCION A:	techo de 2,000 pies y una visibilidad de 3 millas estatuto.	
OPCION B:	techo y visibilidad que permita un descenso, aproximación y aterrizaje bajo VFR básico.	
OPCION C:	techo de 1,000 pies y visibilidad de 3 millas náuticas.	

PREG20100239	En una aproximación instrumental en la que corresponde una DH o MDA, el piloto no puede operar bajo ésta, o continuar la aproximación a menos que	A
OPCION A:	la aeronave esté continuamente en una posición desde la cual es posible descender y efectuar un aterrizaje normal en la pista en la cual se intenta arterrizar.	
OPCION B:	las luces de aproximación y de pista sean perfectamente visibles para el piloto.	
OPCION C:	la visibilidad y techo de vuelo se encuentren en los mínimos publicados o por encima de los mismos para dicha aproximación.	
<hr/>		
PREG20100241	Un piloto que efectúa una aproximación instrumental publicada no está autorizado a realizar un viraje de procedimiento si	A
OPCION A:	recibe un vector de radar hacia el curso de aproximación final o hacia el fijo de aproximación final.	
OPCION B:	está maniobrando a altitudes mínimas de seguridad.	
OPCION C:	está maniobrando a altitudes de vectores de radar.	
<hr/>		
PREG20100237	Para que un aeropuerto con un procedimiento de aproximación instrumental aprobado pueda ser consignado como aeropuerto alternativo en un plan de vuelo IFR, el pronostico de las condiciones meteorológicas a la hora de llegada tienen que estar en los siguientes mínimos meteorológicos o por encima de éstos.	B
OPCION A:	Techo 600 pies y visibilidad 2 millas náuticas de precisión.	
OPCION B:	Techo 800 pies y visibilidad 2 millas estatuto de no precisión.	
OPCION C:	Techo 800 pies y visibilidad 2 millas náuticas de no precisión.	
<hr/>		
PREG20100243	El piloto al mando de una aeronave que opera bajo IFR, en espacio aéreo controlado, deberá reportar lo antes posible al ATC al	B
OPCION A:	ascender o descender a altitudes asignadas.	
OPCION B:	experimentar cualquier tipo de desperfectos de equipos de navegación, aproximación o comunicaciones, que se susciten en vuelo.	
OPCION C:	pedírsele que contacte una nueva estación de control.	
<hr/>		
PREG20100244	¿Qué altitud mínima se aplica si el indicador de senda de planeo falla durante el procedimiento ILS a RWY 13L en DSM? (Ver Figura 25 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)	B
OPCION A:	1,420 pies.	
OPCION B:	1,340 pies.	
OPCION C:	1,121 pies.	
<hr/>		
PREG20100245	¿Qué indica la ausencia del símbolo de viraje de procedimiento en una carta de aproximación?	A

-
- OPCION A:** No se autoriza un viraje de procedimiento.
OPCION B: Se autoriza el viraje de procedimiento de tipo gota de agua.
OPCION C: Se autoriza el viraje de procedimiento de tipo pista de carrera.
-

PREG20100246 ¿Qué mínimos de aterrizaje se aplica al efectuar una aproximación instrumental al aeropuerto alternativo seleccionado? C

- OPCION A:** Los mínimos estándares alternos.
OPCION B: Los mínimos alternos IFR correspondientes a dicho aeropuerto.
OPCION C: Los mínimos de aterrizaje publicados para el tipo de procedimiento seleccionado de dicho aeropuerto.
-

PREG20100242 El piloto al mando de una aeronave que opera bajo IFR, en espacio aéreo controlado, no en contacto por radar, deberá reportar por radio lo antes posible al B

- OPCION A:** pasar el FL 180.
OPCION B: pasar cada punto de reporte designado, incluyendo hora y altitud.
OPCION C: cambiar de estación de control.
-