

TEMA: TEM2024111120 LLEGADA Y APROXIMACIÓN 2023
5

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241104070 0	COD-PREG 4975 Ver Figura 188. Al realizar una aproximación frustrada 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?	B
OPCION A:	4000 pies MSL.	
OPCION B:	3,500 pies MSL.	
OPCION C:	6.200 pies MSL.	
PREG20241104070 1	COD-PREG 4076 ¿Cuándo puede un piloto cancelar el plan de vuelo IFR antes de culminarlo?	C
OPCION A:	En cualquier momento.	
OPCION B:	Sólo si se suscita una emergencia.	
OPCION C:	Sólo en condiciones VFR fuera del espacio aéreo de clase A controlado.	
PREG20241104070 3	COD-PREG 4306 Ver Figura 188. ¿Qué determina el MAP en la aproximación LOC/DME RWY 21 en el Aeropuerto Internacional de Portland?	A
OPCION A:	I-GPO 1.2 DME.	
OPCION B:	5.8 NM del ROBOT FAF.	
OPCION C:	radial de 160° de BTG VORTAC.	
PREG20241104070 4	COD-PREG 4649 Ver Figura 227. El símbolo en la vista en planta del procedimiento ILS o LOC RWY 35R en APA representa una altitud mínima del sector seguro dentro de las 25 NM de:	B
OPCION A:	Denver NDB.	
OPCION B:	Marcador exterior del localizador.	
OPCION C:	Aeropuerto APA.	
PREG20241104070 6	COD-PREG 4682 Ver Figura 242. ¿Cómo se debe identificar el punto de aproximación frustrada al ejecutar la aproximación RNAV RWY 36 en Adams Field?	A
OPCION A:	Cuando cambia el indicador TO-FROM.	
OPCION B:	Al llegar a los 760 pies en la senda de planeo.	
OPCION C:	Cuando ha expirado el tiempo durante 5 NM después del FAF.	
PREG20241104070 7	COD-PREG 4352 Ver Figura 210. ¿En qué indicación u ocurrencia debería iniciar el procedimiento de aproximación frustrada publicado para la aproximación ILS RWY 6 siempre que el entorno de la pista no esté a la vista?	A
OPCION A:	Al llegar a 373 pies MSL de altitud indicada.	

OPCION B: Cuando hayan transcurrido 3 minutos (a 90 nudos de velocidad sobre el terreno) o hayan alcanzado los 373 pies MSL, lo que ocurra primero.

OPCION C: al llegar a 373 pies AGL.

PREG20241104070 8 COD-PREG 4321 Ver Figura 192. ¿Bajo qué condición debe iniciarse un procedimiento de aproximación frustrada si el entorno de la pista (Aeropuerto Municipal de Paso Robles) no está a la vista? C

OPCION A: Después de descender a 1,440 pies MSL.

OPCION B: Después de descender a 1,440 pies o llegar al DME de 1 NM, lo que ocurra primero.

OPCION C: cuando llega al punto de aproximación frustrada establecido y determina que la visibilidad es inferior a 1 milla.

PREG20241104070 9 COD-PREG 4677 Ver Figura 240. ¿En qué punto puede iniciar un descenso a la siguiente altitud mínima más baja cuando esté autorizado para la aproximación VOR / DME RWY 36, desde la PUC R-009 IAF (DME operativo)? A

OPCION A: Comience el descenso desde 8,900 cuando se establezca en el PUC R-009 en 12 DME.

OPCION B: Iniciar descenso desde 8,900 cuando se establezca en la PUC R-009 en 8.3 DME.

OPCION C: se puede descender a 6,240 una vez que se alcanza el DME PUC 12.0.

PREG20241104071 0 COD-PREG 4707 ¿Qué condición de viento prolonga los peligros de estela turbulenta en una pista de aterrizaje durante el período de tiempo más largo? C

OPCION A: Viento directo en contra.

OPCION B: Viento directo de cola.

OPCION C: viento ligero cruzado de cola.

PREG20241104071 1 COD-PREG 4701 Ver Figura 247. ¿Cuál es el procedimiento de descenso a altitud mínima si está autorizado para la aproximación S-ILS 9 desde Seal Beach VORTAC? C

OPCION A: Descender y mantener 3,000 hasta JASER INT, descender y mantener 2,500 hasta cruzar EXPAM, descender a MDA de 1,280.

OPCION B: Descender y mantener 3,000 hasta JASER INT, descender hasta 2,800 cuando se establezca en el curso del LOC, interceptar y mantener GS hasta 960 (DH).

OPCION C: Descienda y mantenga 3,000 hasta JASER INT, descienda hasta 2,500 mientras está establecido en el curso de entrada del LOC e intercepte la pendiente de planeo a 2,500 pies cruzando EXPAM.

PREG20241104071 3 COD-PREG 4731 ¿Qué acción del piloto es apropiada si más de un componente de un ILS no se puede utilizar? A

OPCION A: Utilice el mínimo más alto requerido por cualquier componente inutilizable.

OPCION B: Solicite otra aproximación apropiado para el equipo que es utilizable.

OPCION C: Elevar los mínimos a un total de lo requerido por cada componente inutilizable.

PREG20241104071 4 COD-PREG 4696 Ver Figura 247. ¿Cómo debe un piloto invertir el rumbo para establecerse en el rumbo de entrada del ILS RWY 9, si no se utilizan los vectores de radar o los IAF? B

OPCION A: Ejecute un procedimiento estándar de giro de 45° hacia Seal Beach VORTAC o Pomona VORTAC.

OPCION B: Realice una entrada adecuada al patrón representado en EXPAM INT.

OPCION C: Use cualquier tipo de viraje de procedimiento, pero permanezca dentro de las 10 NM de Riverside VOR.

PREG20241104071 5 COD-PREG 4332 Ver Figura 196. ¿Cuál es la elevación del TDZE para RWY 4? B

OPCION A: 46 pies MSL.

OPCION B: 44 pies MSL.

OPCION C: 70 pies MSL.

PREG20241104071 6 COD-PREG 4355 Ver Figura 210. ¿Cuál es la elevación de la zona de toma de contacto para RWY 6? A

OPCION A: 173 pies MSL.

OPCION B: 200 pies AGL.

OPCION C: 270 pies MSL.

PREG20241104071 7 COD-PREG 4822 Durante una aproximación “sin giro” y antes de ser entregado al controlador de aproximación final, el piloto debe realizar todos los giros: C

OPCION A: la mitad de del régimen estándar a menos que se indique lo contrario.

OPCION B: cualquier régimen que no exceda un banqueo de 30°.

OPCION C: régimen estándar a menos que se indique lo contrario.

PREG20241104071 9 COD-PREG 4655 Ver Figura 234. ¿Qué opciones están disponibles con respecto a un cambio inverso del rumbo en forma de gota de agua para la aproximación LOC RWY 18 a Lincoln? A

OPCION A: Si se requiere invertir el curso, solo se puede ejecutar la gota de agua.

OPCION B: el punto donde comienza el viraje y el tipo y régimen del giro son opcionales.

OPCION C: Se puede realizar un viraje de procedimiento normal si no se excede el límite de 10 DME.

PREG20241104072 0 COD-PREG 4650 Ver Figura 223. Durante el procedimiento ILS RWY 30R en DSM, la altitud mínima para la intercepción de la senda de planeo. B

OPCION A: 2,365 pies MSL.

OPCION B: 2,400 pies MSL.

OPCION C: 3,000 pies MSL.

PREG20241104072 COD-PREG 4658 Ver Figura 234. Si está autorizado para una aproximación S-LOC 18 en Lincoln Municipal desde sobre HUSKR, significa que el vuelo. C

- OPCION A:** aterrizar directamente en la pista 18.
OPCION B: cumpla con los mínimos de un aterrizaje directo.
OPCION C: comenzar la aproximación final sin realizar un viraje.
-

PREG20241104072 COD-PREG 4754 Leyenda 11. Si no se informa el RVR, ¿qué valor meteorológico debería sustituir por 2.400 RVR? C

- OPCION A:** Una visibilidad terrestre de 1/2 NM.
OPCION B: Una visibilidad de rango oblicuo de 2,400 pies para el segmento de aproximación final del procedimiento de aproximación publicado.
OPCION C: una visibilidad del terreno de 1/2 SM.
-

PREG20241104072 COD-PREG 4700 Ver Figura 131. Si las referencias visuales requeridas están a la vista, ¿en qué punto de la aproximación puede comenzar un descenso por debajo del MDA? C

- OPCION A:** Al llegar al BOS VOR / DME.
OPCION B: Cuando se ha alcanzado la visibilidad requerida y la pista está a la vista
OPCION C: al llegar al DME BOS 1.2.
-

PREG20241104072 COD-PREG 4744 Si no ve las referencias visuales requeridas en una aproximación ILS, debe ejecutar el procedimiento de aproximación frustrada a más tardar: A

- OPCION A:** La llegada al DH en la trayectoria de descenso.
OPCION B: La llegada en el marcador medio.
OPCION C: El vencimiento del tiempo que aparece en la carta de aproximación para la aproximación frustrada.
-

PREG20241104072 COD-PREG 4956.4 Ver Figura 250. Para una aproximación estabilizada, la aeronave estaría en una configuración de aproximación o aterrizaje y descendiendo aproximadamente: C

- OPCION A:** 480 pies por minuto a MDA.
OPCION B: 480 pies por milla náutica por debajo de 1,580 pies MSL.
OPCION C: una velocidad de descenso de menos de 1,000 FPM por debajo de 1,080 pies MSL y ángulos de inclinación de menos de 15 ° por debajo de 500 pies AGL.
-

PREG20241104072 COD-PREG 4751 ¿En qué condiciones el control de tráfico aéreo (ATC) emite una STAR? C

- OPCION A:** A la totalidad de pilotos donde se disponga de STARs.
OPCION B: Sólo si el piloto solicita una STAR en la sección de "OBSERVACIONES" del plan de vuelo.
OPCION C: Cuando el ATC lo considere apropiado a menos que el piloto solicite "No STAR".

PREG20241104072 COD-PREG 4762 Ver Leyenda 11. ¿Cómo debe esperar el piloto que
8 se reporte el requerimiento de visibilidad en vez del RVR publicado, si el RVR está inoperativo para un IAP que requiere una visibilidad de 2,400 RVR? C

OPCION A: Como una visibilidad de rango inclinado de 2,400 pies.

OPCION B: Como un RVR de 2,400 pies.

OPCION C: Como una visibilidad sobre el terreno de 1/2 milla estatuto.

PREG20241104072 COD-PREG 4401 ¿Qué representa el Rango Visual de Pista (RVR),
9 mostrado en algunas Cartas de IAP directamente? B

OPCION A: La distancia de rango inclinado que el piloto puede ver debajo de la pista mientras cruza el límite en la trayectoria de descenso.

OPCION B: La distancia horizontal que un piloto puede ver debajo de la pista desde su extremo de aproximación.

OPCION C: El rango visual de declive que un piloto puede ver debajo de la aproximación final y durante el aterrizaje.

PREG20241104073 COD-PREG 4648.1 Ver Figura 227. Consulte el procedimiento DEN
1 ILS RWY 35R. La altitud de intercepción FAF es: C

OPCION A: 7,080 pies MSL.

OPCION B: 7,977 pies MSL.

OPCION C: 8,000 pies MSL.

PREG20241104073 COD-PREG 4648 Ver Figura 227. Consulte el procedimiento DEN ILS
2 RWY 35R. La altitud de intercepción FAF es: B

OPCION A: 7,080 pies MSL.

OPCION B: 8,000 pies MSL.

OPCION C: 9,000 pies MSL.

PREG20241104073 COD-PREG 4678 Ver Figura 240. ¿Cuál es el propósito de 10,600
3 MSA en la tabla de aproximación al aeropuerto Price / Carbon County? C

OPCION A: Proporciona un espacio libre seguro por encima del obstáculo más alto en el sector definido hasta 25 NM.

OPCION B: Proporciona una altitud por encima de la cual el curso de navegación está asegurado.

OPCION C: es la altitud de vectorización mínima para aeronaves en ese sector definido.

PREG20241104073 COD-PREG 4403 ¿Cuándo se actualiza las emisiones ATIS?
4 B

OPCION A: Cada 30 minutos si las condiciones meteorológicas se encuentran por debajo de VFR básico; de otra manera, cada hora.

OPCION B: Al recibo de cualquier clima oficial no obstante la variación en el contenido de los valores reportados.

OPCION C: Sólo si el techo y/o la visibilidad varían debido a un valor reportable.

PREG20241104073 5	COD-PREG 4642 Ver Figura 221. El punto de referencia de aproximación final para la aproximación de precisión se encuentra en:	B
OPCION A:	Intersección DENAY.	
OPCION B:	Intercepción de la senda de planeo (relámpago).	
OPCION C:	Marcador exterior de intersección / localizador ROMEN.	
PREG20241104073 6	COD-PREG 4956.1 Ver Figura 249. ¿Cómo se ingresa a la aproximación si la aeronave está a 27 DME de la intersección AJCIZ en dirección a 300 grados?	B
OPCION A:	Comience la aproximación final con un viraje de procedimiento.	
OPCION B:	Comience la aproximación final sin un viraje de procedimiento.	
OPCION C:	continúe hasta los mínimos LNAV después de completar el procedimiento.	
PREG20241104073 7	COD-PREG 4404 ALL La ausencia de la condición del cielo y la visibilidad en una emisión ATIS implica de manera específica que:	A
OPCION A:	El techo es superior a 5,000 pies y la visibilidad es 5 millas o más.	
OPCION B:	La condición del cielo es clara y la visibilidad es irrestricta.	
OPCION C:	El techo es de un mínimo de 3,000 pies y la visibilidad es 5 millas o más.	
PREG20241104073 8	COD-PREG 4823 Después de pasar al controlador de aproximación durante una aproximación de precisión o vigilancia “sin giro”, el piloto debe realizar todos los giros:	A
OPCION A:	la mitad del régimen de giro.	
OPCION B:	basado en la velocidad sobre el terreno de la aeronave.	
OPCION C:	régimen estándar.	
PREG20241104073 9	COD-PREG 4759 Los mínimos de RVR para despegue o aterrizaje se publican en el IAP, pero el RVR no está operativo y no se puede informar para la pista en ese momento. ¿Cuál de los siguientes se aplicaría?	A
OPCION A:	Los mínimos de RVR que se especifican en el procedimiento deben convertirse y aplicarse como visibilidad del terreno.	
OPCION B:	Se pueden ignorar los mínimos de RVR, siempre que la pista tiene un sistema operativo HIRL.	
OPCION C:	Se pueden ignorar los mínimos de RVR, siempre que todos los demás componentes del sistema ILS estén operativos.	
PREG20241104074 0	COD-PREG 4632 Si el procedimiento de aproximación está compuesto por un viraje de procedimiento, la máxima velocidad no debe ser mayor a:	B
OPCION A:	180 nudos de IAS.	
OPCION B:	200 nudos de IAS.	
OPCION C:	250 nudos de IAS.	

PREG20241104074 COD-PREG 4640 ¿Cuál es lo correcto con respecto a las STARs? B
1

- OPCION A:** Se utiliza las STARs para separar el tráfico IFR del VFR.
OPCION B: Se establece las STARs para simplificar los procedimientos de realización de la autorización.
OPCION C: Se utiliza las STARs en ciertos aeropuertos para reducir la congestión del tráfico.
-

PREG20241104074 COD-PREG 4641 Al haber sido guiado a un vector de radar, se recibe C
2 una autorización de aproximación. Se debe mantener la última altitud asignada hasta:

- OPCION A:** llegar al FAF.
OPCION B: ser informado de iniciar el descenso.
OPCION C: establecerse en un segmento de una ruta o IAP publicadas.
-

PREG20241104074 COD-PREG 4770 ¿Qué sustitución es apropiada durante una B
3 aproximación ILS?

- OPCION A:** Un radial VOR que cruza el sitio del marcador exterior puede sustituirse por el marcador exterior.
OPCION B: Los mínimos de LOC deben sustituirse por los mínimos de ILS siempre que la senda de planeo este inoperativa.
OPCION C: DME, cuando se ubica en el sitio de la antena del localizador, debe sustituirse por el marcador externo o el medio.
-

PREG20241104074 COD-PREG 4670 ¿Cómo recibe el piloto los avisos de radar si se está A
4 realizando aproximaciones simultáneas?

- OPCION A:** En la frecuencia de la torre.
OPCION B: En la frecuencia de control de aproximación.
OPCION C: Un piloto en la frecuencia de la torre y el otro, en la frecuencia de control de aproximación.
-

PREG20241104074 COD-PREG 4709.1 Ver Figura 158. Con vientos registrados a 330 B
5 grados y 4 nudos, se le dan instrucciones para rodar hasta la pista 4 para la salida y esperar el despegue después de que un avión de pasajeros sale de la pista 29. ¿Qué efecto esperaría de los vórtices de ese avión de pasajeros?

- OPCION A:** Los vientos empujarán los vórtices al sureste de su trayectoria de despegue.
OPCION B: el vórtice contra el viento tendería a permanecer sobre la pista.
OPCION C: el vórtice a favor del viento se disipará rápidamente.
-

PREG20241104074 COD-PREG 4671 ¿En qué condiciones (si las hubiera) no se requiere A
6 durante una aproximación instrumental el curso opuesto correspondiente al patrón de espera?

- OPCION A:** Si se cuenta con vectores de radar.

OPCION B: Si está autorizado para la aproximación.
OPCION C: Ninguna, ya que siempre es mandatorio.

PREG20241104074 COD-PREG 4682.2 Ver Figura 242 y Leyenda 27. Ha sido autorizado para la aproximación RNAV (GPS) RWY 36 a LIT. A una velocidad sobre el terreno de 105 nudos, ¿cuál es el ángulo de descenso vertical y el régimen de descenso en la aproximación final? B

OPCION A: 2.82 grados y 524 pies por minuto.
OPCION B: 3.00 grados y 557 pies por minuto.
OPCION C: 4.00 grados y 550 pies por milla náutica.

PREG20241104074 COD-PREG 4672 Durante una aproximación de precisión por instrumentos, la autorización referente a terreno y obstáculos depende de la adherencia a: A

OPCION A: La altitud mínima mostrada en el IAP.
OPCION B: La información del contorno del terreno.
OPCION C: La información natural y la referencial de manera artificial.

PREG20241104074 COD-PREG 4738 ¿En qué condiciones es más probable que se produzca el hidroplaneo? B

OPCION A: Cuando el timón se usa para control direccional en lugar de permitir que la rueda de nariz entre en contacto con la superficie al principio del aterrizaje en una pista mojada.
OPCION B: En condiciones de agua estancada, aguanieve, alta velocidad y textura suave de la pista.
OPCION C: durante un aterrizaje en cualquier pista mojada cuando se retrasa la aplicación de los frenos hasta que una cuña de agua comienza a acumularse por delante de los neumáticos.

PREG20241104075 COD-PREG 4310 Ver Fig. 188. Con una velocidad sobre el terreno de 120 nudos, ¿aproximadamente qué régimen mínimo de descenso se requerirá entre I-GPO 11.3 DME fijo (COVDU) y I-GPO 14.3 DME fijo (YIPYU)? B

OPCION A: 1,200 pies por minuto.
OPCION B: 600 pies por minuto.
OPCION C: 900 pies por minuto.

PREG20241104075 COD-PREG 4283 Ver Figura 171. ¿Cuáles son los criterios de visibilidad y MDA respectivamente, para aterrizar en la pista 33? B

OPCION A: 596 pies MSL; 1 NM.
OPCION B: 1240 pies MSL; 1 SM.
OPCION C: 600 pies MSL; 1 SM.

PREG20241104075 2 COD-PREG 4309 Ver Figura 188. Ha sido autorizado a la intersección CREAK a través del radial BTG 054° a 7,000 pies. Al acercarse a CREAK, está autorizado para la aproximación LOC / DME RWY 21 a PDX. El descenso a la altitud de viraje del procedimiento no debe comenzar antes de:

OPCION A: finalización del viraje del procedimiento y establecido en el localizador.

OPCION B: CREAK de salida.

OPCION C: interceptando la senda de planeo.

PREG20241104075 3 COD-PREG 4692 ¿Cuáles de las siguientes afirmaciones son verdaderas con respecto a las aproximaciones ILS paralelas?

OPCION A: Las líneas centrales de pista de aproximación ILS paralela se encuentran separadas por un mínimo de 4,300 pies y se produce una separación estándar IFR en la pista adyacente.

OPCION B: Las aproximaciones ILS paralelas brindan a la aeronave una separación mínima de radar de 2 millas entre aeronaves sucesivas en el curso localizador adyacente.

OPCION C: Los mínimos de aterrizaje a la pista adyacente son mayores que los mínimos a la pista primaria, pero por lo general son menores que los mínimos publicados de aproximación de patrón circular.

PREG20241104075 4 COD-PREG 4297 Ver Figura 177. ¿Cuál es la diferencia de elevación (en pies MSL) entre la elevación del aeropuerto y la elevación del umbral?

OPCION A: 25 pies.

OPCION B: 30 pies.

OPCION C: 35 pies.

PREG20241104075 5 COD-PREG 4660 Ver Figura 236. ¿Si está autorizado para una aproximación LOC directa desde OALDY, significa que el vuelo debe?

OPCION A: aterrizar directamente en la pista 32.

OPCION B: cumplir con los mínimos de aterrizaje directo.

OPCION C: comience la aproximación final sin realizar un viraje de procedimiento.

PREG20241104075 6 COD-PREG 4956 Ver Figura 249. ¿Qué waypoints se designan como waypoints de sobrevuelo:

OPCION A: AJCIZ, BEMXI y WIVGO.

OPCION B: RW30.

OPCION C: AGHAN.

PREG20241104075 7 COD-PREG 4631 Si el piloto pierde la referencia visual mientras realiza un circuito o indirecto "circling to land" desde una aproximación por instrumentos y el servicio de radar ATC no está disponible, la acción de aproximación frustrada debe ser:

- OPCION A:** ejecutar un viraje ascendente para paralelamente al curso de aproximación final publicado y ascender a la altitud de aproximación inicial.
- OPCION B:** suba a los mínimos de circulación en círculo publicados y luego proceda directamente al punto de referencia de aproximación final.
- OPCION C:** hacer un viraje ascendente hacia la pista de aterrizaje y continuar el viraje hasta que se establezca en el curso de aproximación frustrada.

- PREG20241104075 8 COD-PREG 4956.3 Ver Figura 250. Para una aproximación estabilizada, la aeronave debe estar en una configuración aprobada para aterrizar: B
- OPCION A:** con los motores en marcha, antes de descender por debajo de 1,768 pies MSL.
- OPCION B:** con la velocidad correcta y en la ruta de planeo antes descendiendo por debajo de 1,268 pies MSL.
- OPCION C:** con 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.

- PREG20241104076 0 COD-PREG 4706 Un piloto efectúa una aproximación ILS y pasa la OM hacia una pista que posee un VASI. ¿Qué acción debe llevar a cabo un piloto si se suscita un mal funcionamiento electrónico del instrumento de trayectoria de descenso y el piloto tiene a la vista el VASI? B
- OPCION A:** El piloto debe informar al Control de Tráfico Aéreo sobre el mal funcionamiento; luego, debe descender inmediatamente al DH del localizador y efectuar una aproximación por localizador.
- OPCION B:** El piloto puede continuar la aproximación y utilizar el instrumento de trayectoria de descenso VASI en vez del electrónico.
- OPCION C:** El piloto debe solicitar una aproximación LOC, asimismo, puede descender por debajo del VASI según sea su criterio.

- PREG20241104076 1 COD-PREG 4709 ¿Qué efecto tendría un ligero viento cruzado de aproximadamente 7 nudos sobre el comportamiento del vórtice? B
- OPCION A:** El ligero viento cruzado disiparía rápidamente la resistencia del vórtice.
- OPCION B:** El vórtice del viento en contra presentaría una tendencia a permanecer sobre la pista.
- OPCION C:** El vórtice de viento a favor presentaría la tendencia a permanecer sobre la pista.

- PREG20241104076 2 COD-PREG 4737 ALL ¿Cuándo se puede obtener una aproximación de contacto? C
- OPCION A:** El ATC puede asignar una aproximación de contacto si existen condiciones VFR o si usted informa que la pista está a la vista y no hay nubes.
- OPCION B:** El ATC puede asignar una aproximación de contacto si se encuentra por debajo de las nubes y la visibilidad es de al menos 1 milla.

OPCION C: el ATC asignará una aproximación de contacto solo Solicitar si la visibilidad informada es de al menos 1 milla.

PREG20241104076 COD-PREG 4408 El funcionamiento de un faro rotativo de aeropuerto durante el día puede indicar que: B

OPCION A: la visibilidad en vuelo es de menos de 3 millas y el techo es de menos de 1,500 pies dentro del espacio aéreo Clase E.

OPCION B: la visibilidad desde el terreno es de menos de 3 millas y/o el techo es de menos de 1,000 pies en el espacio aéreo Clase B, C o D.

OPCION C: Se requiere una autorización IFR para operar dentro del área de tráfico del aeropuerto.

PREG20241104076 COD-PREG 4680 Ver Figura 242. ¿Qué indicación debe recibir cuando sea el momento del viraje de entrada mientras se encuentra en el procedimiento de FEHXE? A

OPCION A: 4 millas DME de FEHXE.

OPCION B: 10 millas DME del MAP.

OPCION C: 12 millas DME de LIT VORTAC.

PREG20241104076 COD-PREG 4307 Ver Figura 188. ¿Cuáles son los criterios de visibilidad y MDA para una aproximación directa LOC / DME RWY 21 en Portland International, asumiendo una aproximación con velocidad sobre el terreno de 100 nudos? B

OPCION A: 1,120 pies MSL; visibilidad 1 SM.

OPCION B: 700 pies MSL; visibilidad 1 SM

OPCION C: 700 pies MSL; visibilidad 1 NM.

PREG20241104076 COD-PREG 4694 Ver Figura 131. Durante una aproximación frustrada desde la aproximación VOR / DME RWY 33L en BOS, ¿qué curso debe seguirse después de la aproximación frustrada, hasta el punto de inicio del patrón de espera? B

OPCION A: Subir y girar a la derecha al rumbo 030 °.

OPCION B: Radial de 030 ° desde BOS.

OPCION C: Directo WAXEN INT.

PREG20241104076 COD-PREG 4715 ¿Cómo puede identificarse un IAF en una carta de Procedimiento de Aproximación Instrumental Estándar (SIAP)? A

OPCION A: Todos los fijos están rotulados como IAF.

OPCION B: Cualquier fijo ilustrado en una distancia no mayor al anillo de 10 millas que no sea el FAF.

OPCION C: El viraje de procedimiento y los fijos en el anillo de la instalación de alimentación.

PREG20241104077 COD-PREG 4716 Los mínimos de RVR para el aterrizaje se prescriben en un IAP, pero el RVR no está operativo y no se puede informar para la pista prevista en ese momento. ¿Cuál de las siguientes sería una consideración operativa? A

- OPCION A:** Los mínimos de RVR que se especifican en los procedimientos deben convertirse y aplicarse como visibilidad del terreno.
- OPCION B:** Se pueden ignorar los mínimos RVR, siempre que la pista tenga un sistema HIRL operativo.
- OPCION C:** Se pueden ignorar los mínimos de RVR, siempre que todos los demás componentes del sistema ILS estén operativos.

PREG20241104077 1 COD-PREG 4296 Ver Figura 177. ¿Qué información y servicios de navegación estarían disponibles para el piloto al usar la frecuencia del localizador? C

- OPCION A:** Localizador y senda de planeo, DME, TACAN sin capacidad de voz.
- OPCION B:** solo la información del localizador, ATIS y DME están disponibles.
- OPCION C:** localizador y senda de planeo, DME y sin capacidad de voz.

PREG20241104077 2 COD-PREG 4717 Las categorías de aproximación se basan en: B

- OPCION A:** Velocidad de aproximación certificada a peso bruto máximo.
- OPCION B:** 1.3 veces la velocidad de pérdida en la configuración de aterrizaje a peso bruto máximo de aterrizaje.
- OPCION C:** 1.3 veces la velocidad de pérdida a peso bruto máximo.

PREG20241104077 4 COD-PREG 4714 ¿Qué procedimiento debe seguir un piloto que se encuentra en aproximación de patrón circular para aterrizar con una aeronave de Categoría B, pero mantiene una velocidad de 5 nudos mayor a la máxima establecida para dicha categoría? A

- OPCION A:** Utilizar los mínimos de aproximación apropiados para la Categoría C.
- OPCION B:** Utilizar los mínimos de la Categoría B.
- OPCION C:** Utilizar los mínimos de la Categoría D ya que se aplican a la totalidad de aproximaciones de patrón circular.

PREG20241104077 5 COD-PREG 4718 ¿Cuáles son las diferencias principales entre una aproximación visual y una de contacto? A

- OPCION A:** El piloto debe solicitar una aproximación de contacto; el piloto puede ser asignado a una aproximación visual, asimismo, deben existir mínimos meteorológicos mayores.
- OPCION B:** El piloto debe solicitar una aproximación visual y debe reportar que tiene el campo a la vista; el Control de Tráfico Aéreo (ATC) puede asignar una aproximación de contacto si existen condiciones VFR.
- OPCION C:** En cualesquier momentos en que el piloto reporta que tiene el campo a la vista, el ATC puede autorizar al piloto para una aproximación de contacto; en el caso de una aproximación visual, el piloto debe informar que se puede realizar la aproximación bajo condiciones VFR.

PREG20241104077 6 COD-PREG 4369 Ver Figura 213. ¿Qué categoría de aproximación de aeronave debería usarse para una aproximación en circuito para un aterrizaje en RWY 28R, con una aeronave Vso de 72 nudos? C

- OPCION A:** C.

OPCION B: A.
OPCION C: B.

PREG20241104077 7 COD-PREG 4955 Ver Figura 249. ¿En qué punto está autorizado el piloto a descender a 4,700 pies cuando se le autoriza al punto de ruta AJCIZ desde el oeste? B

OPCION A: 30 NM de AJCIZ.
OPCION B: 15 NM de AJCIZ.
OPCION C: 15 NM de LBF.

PREG20241104077 8 COD-PREG 4710 Al aterrizar detrás de un avión a reacción grande, ¿en qué punto de la pista debería planear aterrizar? C

OPCION A: Si hay viento cruzado, aterrice en el lado de barlovento de la pista y antes del punto de aterrizaje del avión.
OPCION B: al menos 1,000 pies más allá del punto de aterrizaje del avión.
OPCION C: más allá del punto de aterrizaje del avión.

PREG20241104077 9 COD-PREG 4726 Ha sido guiado a un vector en el curso de aproximación de ILS, pero no ha recibido autorización para la aproximación. Es evidente que atravesará el curso del localizador. ¿Qué acción debe llevar a cabo? B

OPCION A: Virar saliendo y efectuar un viraje de procedimiento.
OPCION B: Continuar en el rumbo asignado y consultar con el Control de Tráfico Aéreo.
OPCION C: Iniciar un viraje hacia el rumbo entrando y consultar si está autorizado para la aproximación.

PREG20241104078 0 COD-PREG 4735 ¿Cuáles son los requisitos para una aproximación de contacto a un aeropuerto que tiene un IAP aprobado, si el piloto tiene un plan de vuelo por instrumentos y libre de nubes? C

OPCION A: El controlador debe determinar que el piloto puede ver el aeropuerto a la altitud volada y puede permanecer libre de nubes.
OPCION B: El piloto debe estar de acuerdo con la aproximación cuando la proporcione el 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.
OPCION C: El piloto debe solicitar la aproximación, tener una visibilidad de al menos 1 milla y estar razonablemente seguro de permanecer libre de nubes.

PREG20241104078 1 COD-PREG 4470 ¿Qué indica el símbolo T dentro de un triángulo negro en la sección de mínimos del IAP para un aeropuerto en particular? C

OPCION A: Los mínimos de despegue son 1 milla para aviones con dos motores o menos y 1/2 milla para aquellos con más de dos motores.
OPCION B: Los despegues por instrumentos no están autorizados.

OPCION C: Los mínimos de despegue no son estándar y/o los procedimientos de salida están publicados.

PREG20241104078 COD-PREG 4712 Llega al aeropuerto de destino con un plan de vuelo 2 IFR. ¿Cuál es una condición previa para la realización de una aproximación de contacto? A

OPCION A: Sin nubes y visibilidad de vuelo de al menos 1 SM.

OPCION B: Una visibilidad del terreno de al menos 2 SM.

OPCION C: visibilidad de vuelo de al menos 1/2 NM.

PREG20241104078 COD-PREG 4351 Ver Figura 210. ¿Cuál es la altitud mínima a la que 3 debe interceptar la senda de planeo en el procedimiento de aproximación ILS RWY 6? B

OPCION A: 3,000 pies MSL.

OPCION B: 1,800 pies MSL.

OPCION C: 1,080 pies MSL.

PREG20241104078 COD-PREG 4657 Ver Figura 234. Si su avión recibió autorización para 4 el ILS RWY 18 en Lincoln Municipal y cruzó el Lincoln VOR a 5,000 pies MSL, ¿en qué punto de la gota de agua podría comenzar un descenso a 3,200 pies? B

OPCION A: Tan pronto como intercepte LOC entrante.

OPCION B: Inmediatamente.

OPCION C: Solo en el punto autorizado por ATC.

PREG20241104078 COD-PREG 4670.1 El monitoreo de pista de precisión (PRM) es: 5 B

OPCION A: un sistema de radar aerotransportado para monitorear aproximaciones a dos pistas.

OPCION B: un sistema de radar para monitorear aproximaciones a pistas paralelas poco espaciadas.

OPCION C: un sistema de radar de alta tasa de actualización para monitorear varias aeronaves en una sola pista.

PREG20241104078 COD-PREG 4670.2 Una aproximación de monitoreo de pista de 6 precisión (PRM) puede requerir: A

OPCION A: monitoreo de dos frecuencias de comunicación simultáneamente.

OPCION B: entrenamiento especial y monitoreo de dos receptores ILS simultáneamente.

OPCION C: seguimiento de los parámetros de rendimiento dentro de la “región de decisión” de: localizador de 1/3 de Dot y desplazamiento de la senda de planeo de 1/2 Dot.

PREG20241104078 COD-PREG 4728 ¿Cómo se utiliza el radar del ATC para 7 aproximaciones instrumentales si la instalación cuenta con aprobación para efectuar servicio de control de aproximación? C

- OPCION A:** Aproximaciones de precisión, vigilancia meteorológica y como un sustituto para cualesquier componentes inoperativos de una ayuda a la navegación utilizada para aproximaciones.
- OPCION B:** Aproximaciones ASR, vigilancia meteorológica y guiamento de curso otorgado por el control de aproximación.
- OPCION C:** Guiamento de curso hasta el curso de aproximación final, procedimientos ASR y PAR y el monitoreo de aproximaciones sin radar.

PREG20241104078 8 COD-PREG 4635 Ver Figura 217. Durante la aproximación a DSM antes de que pueda comenzar el procedimiento ILS RWY 13, la senda de planeo falla y está autorizado para LOC RWY 13 en DSM, ¿qué altitud mínima se aplica? B

- OPCION A:** 1.420 pies.
- OPCION B:** 1.380 pies.
- OPCION C:** 1.121 pies.

PREG20241104078 9 COD-PREG 4654 Fig. 230. El símbolo en la vista en planta del procedimiento VOR / DME o GPS-A en 7D3 representa una altitud mínima de sector seguro dentro de 25 NM de: B

- OPCION A:** Intersección DEANI.
- OPCION B:** Nube blanca VOR / DME.
- OPCION C:** Aeropuerto Municipal de Baldwin.

PREG20241104079 0 COD-PREG 4717.1 Los criterios de aproximación por instrumentos para un avión de Categoría A se basan en una velocidad máxima de: B

- OPCION A:** 100 nudos.
- OPCION B:** 90 nudos.
- OPCION C:** 80 nudos

PREG20241104079 1 COD-PREG 4690 Ver Figura 179. ¿Cuál es la distancia de aterrizaje disponible para ILS o LOC RWY 31 en RBD? C

- OPCION A:** 7251
- OPCION B:** 7000
- OPCION C:** 6451

PREG20241104079 2 COD-PREG 4734 Al ser vectoreado por radar para una aproximación ILS, ¿a qué punto puede iniciar un descenso desde su última altitud asignada hasta una altitud mínima menor si fuese autorizado para la aproximación? A

- OPCION A:** Al establecerse en un segmento de una ruta o IAP publicada.
- OPCION B:** Puede descender inmediatamente a la altitud de intercepción de la senda de planeo publicada.
- OPCION C:** Sólo tras establecerse en la aproximación final si el ATC no le informa lo contrario.

PREG20241104079 COD-PREG 4667 Si se inicia una aproximación frustrada temprana antes de llegar al MAP, se debe utilizar el siguiente procedimiento a menos que el ATC autorice lo contrario. A

OPCION A: Proceda al punto de ida de largo en o por encima del MDA o DH antes de ejecutar una maniobra de giro.

OPCION B: Empiece a girar en acenso inmediatamente y siga los procedimientos de aproximación frustrada.

OPCION C: mantenga la altitud y continúe pasando MAP durante 1 minuto o 1 milla, lo que ocurra primero.

PREG20241104079 COD-PREG 4740 ¿En qué punto se espera que el piloto inicie una maniobra de paso lateral publicada si ha sido autorizado para ejecutarla para una aproximación y aterrizaje específicos en la pista paralela? B

OPCION A: En la altitud mínima publicada para una aproximación de patrón circular

OPCION B: Lo más pronto posible tras visualizar la pista o sus ambientes.

OPCION C: En el mínimo MDA del localizador y si se visualiza la pista.

PREG20241104079 COD-PREG 4636 ¿Qué indica la ausencia del viraje de procedimiento en la vista de planta de una carta de aproximación? A

OPCION A: No se autoriza un viraje de procedimiento.

OPCION B: Se autoriza el viraje de procedimiento tipo gota de agua.

OPCION C: Se autoriza el viraje de procedimiento tipo hipódromo.

PREG20241104079 COD-PREG 4403.1 ¿Cuál es la regla para un piloto que recibe una autorización de “Aterrizaje y espera corta (LAHSO)”? C

OPCION A: El piloto debe aceptar del controlador la autorización en condiciones meteorológicas visuales.

OPCION B: El piloto debe aceptar la autorización si el pavimento está seco y la distancia de frenado es adecuada.

OPCION C: El piloto tiene la opción de aceptar o rechazar todas las autorizaciones de LAHSO independientemente de las condiciones meteorológicas.

PREG20241104079 COD-PREG 4743 ¿Qué condiciones son necesarias antes de que el Control de Tráfico Aéreo pueda autorizar una aproximación visual? C

OPCION A: Debe tener a la vista la aeronave precedente, asimismo, debe poder permanecer en condiciones meteorológicas VFR.

OPCION B: Debe tener el aeropuerto o la aeronave precedente a la vista, asimismo, poder proceder a condiciones IFR y aterrizar en las mismas.

OPCION C: Debe tener el aeropuerto a la vista o seguir a una aeronave precedente, asimismo, poder proceder al aeropuerto en condiciones VFR.

PREG20241104079 COD-PREG 4746 ¿Qué fijos en las cartas de IAP son los correspondientes a aproximación inicial? C

OPCION A: Cualquier fijo en el anillo de instalaciones de ruta, el anillo de instalaciones de alimentación, y aquellos al inicio de las aproximaciones del arco.

OPCION B: Sólo los fijos al inicio de las aproximaciones de arco y aquellos sobre las instalaciones de alimentación o las de en ruta que disponen de un curso de transición con relación al curso de aproximación.

OPCION C: Cualquier fijo identificado por las letras IAF.

PREG20241104079 COD-PREG 4749 ¿Cuándo puede un piloto realizar un aterrizaje recto si utiliza un IAP teniendo sólo mínimos de patrón circular? C

OPCION A: No se puede realizar un aterrizaje recto pero el piloto puede continuar hacia la pista en MDA y luego efectuar el patrón circular para aterrizar en la pista.

OPCION B: El piloto puede aterrizar recto si la pista está en actividad y ha sido autorizado a aterrizar.

OPCION C: Se puede realizar un aterrizaje recto si el piloto ve la pista en el tiempo suficiente para efectuar una aproximación normal para el aterrizaje, asimismo, si ha sido autorizado para aterrizar.

PREG20241104080 COD-PREG 4757 Al haber sido guiado a un vector, ¿qué acción debe llevar a cabo el piloto si el cruce del curso de aproximación final de ILS es inminente y no se recibe una autorización de aproximación? C

OPCION A: Virar saliendo en el curso de aproximación final, ejecutar un viraje de procedimiento e informar al Control de Tráfico Aéreo.

OPCION B: Virar entrando y ejecutar el procedimiento de aproximación frustrada en el OM si no se ha recibido autorización de aproximación por parte del Control de Tráfico Aéreo.

OPCION C: Mantener el último rumbo asignado y consultar con el Control de Tráfico Aéreo.

PREG20241104080 COD-PREG 4282 Ver Figura 171. ¿Bajo qué condición debe iniciarse el procedimiento de aproximación frustrada para la aproximación RNAV (GPS) RWY 33? C

OPCION A: Al llegar al LNAV MDA de 1,240 pies MSL.

OPCION B: 10,1 nm de la FAF

OPCION C: RW33 MAP.

PREG20241104080 COD-PREG 4659 Ver Figura 236. ¿Qué mínimos de aterrizaje se aplican a un operador de reglamento 91 en Dothan, AL, ¿que utiliza una aeronave de categoría C durante una aproximación LOC 32 en circuito a 120 nudos? (Receptores VOR duales disponibles). B

OPCION A: MDA 860 pies MSL y visibilidad 2 SM.

OPCION B: MDA 860 pies MSL y visibilidad 1 y 1/2 SM.

OPCION C: MDA 720 pies MSL y visibilidad 3/4 SM.

PREG20241104080 COD-PREG 4956.2 ¿Por qué los mínimos de visibilidad requeridos para LNAV / VNAV serían más altos que para LNAV solo? A

OPCION A: La liberación de los obstáculos a lo largo de la senda de planeo.

OPCION B: Un procedimiento LNAV / VNAV siempre tiene mínimos de visibilidad más altos.

OPCION C: La ubicación del MAP en relación con el procedimiento MDA para LNAV requiere mínimos de visibilidad más bajos.

PREG20241104080 4 COD-PREG 4708 La máxima estela de turbulencia está cerca y detrás de una aeronave de transporte a reacción justo después del despegue porque:

OPCION A: los motores están a máxima potencia de empuje a baja velocidad.

OPCION B: la configuración de tren y flaps aumenta la turbulencia al máximo.

OPCION C: el alto ángulo de ataque y alto peso bruto.

PREG20241104080 5 COD-PREG 4763 Si durante una aproximación ILS en condiciones IFR, las luces de aproximación no son visibles a la llegada al DH, el piloto:

OPCION A: Debe inmediatamente ejecutar el procedimiento de aproximación frustrada.

OPCION B: Debe poder continuar la aproximación y descender al localizador MDA.

OPCION C: Debe poder continuar la aproximación hasta el límite de aproximación de la pista ILS.

PREG20241104080 6 COD-PREG 4764 Inmediatamente tras pasar el fijo de aproximación final entrando durante una aproximación ILS en condiciones IFR, aparece la bandera de advertencia de la senda de planeo. El piloto:

OPCION A: debe poder continuar la aproximación y descender a DH.

OPCION B: debe poder continuar la aproximación y descender con el localizador al MDA.

OPCION C: debe inmediatamente iniciar el procedimiento de aproximación frustrada.

PREG20241104080 7 COD-PREG 4750 Una aproximación de contacto es un procedimiento de aproximación que se puede utilizar:

OPCION A: en lugar de realizar un SIAP.

OPCION B: si lo asigna el ATC y facilitará la aproximación.

OPCION C: en lugar de una aproximación visual.

PREG20241104080 8 COD-PREG 4767 Si en vez de un viraje de procedimiento se especifica un patrón de espera, se debe ejecutar la maniobra de espera sin exceder:

OPCION A: La limitación de tiempo de 1 minuto o la distancia DME especificada para el tramo de pierna dispuesto.

OPCION B: Un radio de 5 millas desde el fijo de espera.

OPCION C: 10 nudos de la velocidad de espera establecida.

PREG20241104081 0 COD-PREG 4771 Asumir la siguiente autorización:"AUTORIZADO PARA LA APROXIMACIÓN ILS PISTA 07 IZQUIERDA, PASO LATERAL A PISTA 07 DERECHA".¿Cuándo se espera que el piloto inicie la maniobra de paso lateral?

- OPCION A:** Lo más pronto posible tras visualizar el ambiente de pista.
- OPCION B:** En cualesquier momentos tras estar alineado con el curso de aproximación final 07 izquierda, asimismo, tras pasar el fijo de aproximación final.
- OPCION C:** Tras alcanzar los mínimos de aproximación de patrón circular para la pista 07 derecha.

- PREG20241104081 1 COD-PREG 4763.1 ALL ¿Cómo puede el piloto determinar, para una pista ILS equipada con MALSR, que puede haber obstrucción en las superficies de identificación de obstáculos (OIS) y se debe tener cuidado en el segmento visual para evitar cualquier obstáculo? B
- OPCION A:** La pista tiene un indicador visual de senda de aproximación (VASI).
- OPCION B:** la visibilidad publicada para el ILS no es inferior a 3/4 SM.
- OPCION C:** La carta de aproximación tiene publicado un punto de descenso visual (VDP).

- PREG20241104081 2 COD-PREG 4311 Ver Figura 188. ¿Cuál es la longitud de pista utilizable para aterrizar en la pista 21 en PDX? A
- OPCION A:** 6,000 pies.
- OPCION B:** 7,000 pies.
- OPCION C:** 7,900 pies.

- PREG20241104081 4 COD-PREG 4350 Ver Figura 195. ¿Cuántos procedimientos de aproximación de precisión se publican para William P Hobby (HOU)? B
- OPCION A:** 3
- OPCION B:** 4
- OPCION C:** 5

- PREG20241104081 5 COD-PREG 4319 Ver Figura 192. Usando una velocidad sobre el terreno promedio de 90 nudos, ¿qué régimen constante de descenso desde 3,100 pies MSL en el punto 6 DME permitiría que la aeronave llegara a 2,400 pies MSL en el FAF? A
- OPCION A:** 350 pies por minuto.
- OPCION B:** 700 pies por minuto.
- OPCION C:** 233 pies por minuto.

