

**TEMA:** 0022 HAB. DE INSTRUMENTOS - (08) LLEGADA Y APROXIMACION

**COD\_PREG:** PREGUNTA: **RPTA:**

PREG20073604 (4058) ¿Cómo se cierra su plan de vuelo si su aeropuerto de destino posee condiciones IFR y no existe torre de control o estación de servicio de vuelo (FSS) en el campo? C

**OPCION A:** El controlador ARTCC cierra su plan de vuelo si reporta que ve la pista.

**OPCION B:** Puede cerrar su plan de vuelo en cualquier momento tras iniciar la aproximación contactando cualesquier instalaciones FSS o ATC.

**OPCION C:** Al aterrizar, debe cerrar su plan de vuelo por radio o teléfono comunicándose con cualesquier instalaciones FSS o ATC.

**OPCION D:**

PREG20073605 (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 positivo controlado.

**OPCION D:**

PREG20073606 (4274) Fig. 29 ¿Cuál es la elevación TDZ para la pista 16 de Eugene/Mahlon Sweet Field? A

**OPCION A:** 363 pies MSL.

**OPCION B:** 365 pies MSL.

**OPCION C:** 396 pies MSL.

**OPCION D:**

PREG20073607 (4276) Fig. 29 ¿Qué régimen de descenso emplearía como referencia para mantener la senda de planeo ILS si utiliza una velocidad sobre el terreno de 90 nudos en el curso de aproximación final ILS? B

**OPCION A:** 415 fpm.

**OPCION B:** 480 fpm.

**OPCION C:** 555 fpm.

**OPCION D:**

PREG20073608 (4281) Fig. 35 - 37 ¿Cuál es su posición relativa a la intersección CONNY en la transición BUJ.BUJ3? A

**OPCION A:** A la izquierda de la R-272 de TXK y aproximándose al R-059° de BUJ.

**OPCION B:** A la izquierda de la R-266 de TXK y pasando al R-065 de BUJ.

**OPCION C:** A la derecha de la R-270 de TXK y aproximándose al R-245 de BUJ.

**OPCION D:**

---

PREG20073609 (4292)	Fig. 41 - 41 A ¿En qué punto se inicia la llegada AQN.AQN2?	B
<b>OPCION A:</b>	En el VORTAC ABI.	
<b>OPCION B:</b>	En el VORTAC ACTON.	
<b>OPCION C:</b>	En la intersección CREEK.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073610 (4293)	Fig. 41 - 41A ¿Qué frecuencia sintonizaría para establecer contacto con el Control de Aproximación Regional? (LLEGADA ACTON DOS).	C
<b>OPCION A:</b>	119.05.	
<b>OPCION B:</b>	124.15.	
<b>OPCION C:</b>	125.8.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073611 (4294)	Fig. 41 - 41A ¿En qué rumbo debe planificar su salida de la intersección CREEK?	C
<b>OPCION A:</b>	010°.	
<b>OPCION B:</b>	040°.	
<b>OPCION C:</b>	350°.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073638 (4744)	Si la totalidad de componentes ILS se encuentran operando y no se establece las referencias visuales requeridas, se debe iniciar la aproximación frustrada a:	A
<b>OPCION A:</b>	La llegada al DH en la trayectoria de descenso.	
<b>OPCION B:</b>	La llegada en el marcador medio.	
<b>OPCION C:</b>	El vencimiento del tiempo que aparece en la carta de aproximación para la aproximación frustrada.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073641 (4751)	¿Bajo qué condiciones el Control de Tráfico Aéreo (ATC) emite una STAR?	C
<b>OPCION A:</b>	A la totalidad de pilotos donde se disponga de STARS.	
<b>OPCION B:</b>	Sólo si el piloto solicita una STAR en la sección de "OBSERVACIONES" del plan de vuelo.	
<b>OPCION C:</b>	Cuando el ATC lo considere apropiado a menos que el piloto solicite "No STAR".	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073643 (4762)	¿Cómo debe esperar el piloto que 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
<b>OPCION A:</b>	Como una visibilidad de rango inclinado de 2,400 pies.	
<b>OPCION B:</b>	Como un RVR de 2,400 pies.	
<b>OPCION C:</b>	Como una visibilidad sobre el terreno de 1/2 milla estatuto.	

---

**OPCION D:**

PREG20073612 (4401) ¿Qué representa el Rango Visual de Pista (RVR), mostrado en algunas Cartas de IAP recto? 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.

**OPCION D:**

---

PREG20073613 (4403) ¿Cuándo se actualiza las emisiones ATIS? 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 cualesquier 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.

**OPCION D:**

---

PREG20073614 (4404) 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.

**OPCION D:**

---

PREG20073615 (4469) ¿Cuándo debe establecer comunicaciones con la torre (espacio aéreo de Clase D) si cancela su plan de vuelo IFR a 10 millas de su destino? C

**OPCION A:** Inmediatamente tras cancelar el plan de vuelo.

**OPCION B:** Si se lo comunica el ARTCC.

**OPCION C:** Antes de ingresar al espacio aéreo de Clase D.

**OPCION D:**

---

PREG20073616 (4627) ¿Cuáles de las siguientes condiciones se requiere al efectuar "aproximaciones cronometradas desde un fijo de espera" si sólo se dispone de un procedimiento de aproximación frustrada? B

**OPCION A:** El piloto debe hacer contacto con la torre de control del aeropuerto antes de partir dentro del fijo de espera.

**OPCION B:** Los mínimos de techo reportado y de visibilidad deben ser equivalentes a los mayores mínimos de patrón circular prescritos para el IAP o superiores a los mismos.

**OPCION C:** Los mínimos de techo reportado y de visibilidad deben ser equivalentes a los mayores mínimos rectos de MDA prescritos para el IAP o superiores a los mismos.

**OPCION D:**

---

---

PREG20073617 (4629)	Al realizar una "aproximación cronometrada" desde un fijo de espera en el marcador externo, el piloto debe regular	C
<b>OPCION A:</b>	el patrón de espera para iniciar el viraje de procedimiento en el tiempo asignado.	
<b>OPCION B:</b>	la velocidad aérea en el fijo de aproximación final a fin de llegar al punto de aproximación frustrada en el tiempo asignado.	
<b>OPCION C:</b>	el patrón de espera para abandonar la entrada del fijo de aproximación final en el tiempo asignado.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073618 (4632)	Si el procedimiento de aproximación está compuesto por un viraje de procedimiento, la máxima velocidad no debe ser mayor a:	B
<b>OPCION A:</b>	180 nudos de IAS.	
<b>OPCION B:</b>	200 nudos de IAS.	
<b>OPCION C:</b>	250 nudos de IAS.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073619 (4640)	¿Cuál es lo correcto con respecto a las STARs?	B
<b>OPCION A:</b>	Se utiliza las STARs para separar el tráfico IFR del VFR.	
<b>OPCION B:</b>	Se establece las STARs para simplificar los procedimientos de realización de la autorización.	
<b>OPCION C:</b>	Se utiliza las STARs en ciertos aeropuertos para reducir la congestión del tráfico.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073620 (4641)	Al haber sido guiado a un vector de radar, se recibe una autorización de aproximación. Se debe mantener la última altitud asignada hasta	C
<b>OPCION A:</b>	llegar al FAF.	
<b>OPCION B:</b>	ser informado de iniciar el descenso.	
<b>OPCION C:</b>	establecerse en un segmento de una ruta o IAP publicadas.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073621 (4670)	¿Cómo recibe el piloto los avisos de radar si se está realizando aproximaciones simultáneas?	A
<b>OPCION A:</b>	En la frecuencia de la torre.	
<b>OPCION B:</b>	En la frecuencia de control de aproximación.	
<b>OPCION C:</b>	Un piloto en la frecuencia de la torre y el otro, en la frecuencia de control de aproximación.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073622 (4671)	¿Bajo qué condiciones (si las hubiera) no se requiere durante una aproximación instrumental el curso opuesto correspondiente a patrón de espera?	A
<b>OPCION A:</b>	Si se cuenta con vectores de radar.	
<b>OPCION B:</b>	Si está autorizado para la aproximación.	
<b>OPCION C:</b>	Ninguna, ya que siempre es obligatorio.	

---

**OPCION D:**

PREG20073623 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073624 (4692) ¿Cuáles de las siguientes afirmaciones son verdaderas con respecto a las aproximaciones ILS paralelas? B

**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.

**OPCION D:**

---

PREG20073625 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073626 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073627 (4711) ¿Dónde puede utilizar una aproximación de vigilancia? C

**OPCION A:** En cualesquier aeropuertos que poseen un control de aproximación.

**OPCION B:** En cualesquier aeropuertos que poseen servicio de radar.

---

**OPCION C:** En aeropuertos para los cuales se ha publicado mínimos de aproximación instrumental por radar.

**OPCION D:**

---

PREG20073629 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073630 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073636 (4741) ¿Qué información (además de los rumbos) otorga el controlador de radar sin solicitud durante una aproximación ASR? C

**OPCION A:** La altitud recomendada por cada milla desde la pista.

**OPCION B:** El momento de llegada al MDA.

**OPCION C:** Cuándo iniciar el descenso a MDA, la posición de la aeronave en cada milla en final desde la pista así como la llegada al MAP.

**OPCION D:**

---

PREG20073628 (4714) ¿Qué procedimiento debe seguir un piloto quien 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.

**OPCION D:**

---

PREG20073631 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073632 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073633 (4728) ¿Cómo se utiliza el radar del ATC para 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 guiamiento de curso otorgado por el control de aproximación.

**OPCION C:** Guiamiento de curso hasta el curso de aproximación final, procedimientos ASR y PAR y el monitoreo de aproximaciones sin radar.

**OPCION D:**

---

PREG20073634 (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 publicadas.

**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.

**OPCION D:**

---

PREG20073635 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073637 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073639 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073640 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073642 (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.

**OPCION D:**

---

PREG20073644 (4763) Si durante una aproximación ILS en condiciones IFR, las luces de aproximación no son visibles a la llegada al DH, el piloto: A

**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.

**OPCION D:**

---



---

PREG20073645 (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	B
<b>OPCION A:</b>	debe poder continuar la aproximación y descender a DH.	
<b>OPCION B:</b>	debe poder continuar la aproximación y descender al localizador MDA.	
<b>OPCION C:</b>	debe inmediatamente iniciar el procedimiento de aproximación frustrada.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073646 (4767)	Si en vez de un viraje de procedimiento se especifica un patrón de espera, se debe ejecutar la maniobra de espera sin exceder:	A
<b>OPCION A:</b>	La limitación de tiempo de 1 minuto o la longitud DM especificada de la pierna publicada.	
<b>OPCION B:</b>	Un radio de 5 millas desde el fijo de espera.	
<b>OPCION C:</b>	10 nudos de la velocidad de espera establecida.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073647 (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?	A
<b>OPCION A:</b>	Lo más pronto posible tras visualizar el ambiente de pista.	
<b>OPCION B:</b>	En cualesquier momentos tras estar alineado con el curso de aproximación final 07 izquierda, asimismo, tras pasar el fijo de aproximación final.	
<b>OPCION C:</b>	Tras alcanzar los mínimos de aproximación de patrón circular para la pista 07 derecha.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073648 (4779)	Si se efectúa una aproximación a una pista que posee un VASI operativo de 3 barras y la totalidad de luces del VASI son rojas en tanto la aeronave llega a la MDA, el piloto debe:	C
<b>OPCION A:</b>	Iniciar un ascenso para alcanzar la senda apropiada de planeo.	
<b>OPCION B:</b>	Continuar al mismo régimen de descenso si se ve la pista.	
<b>OPCION C:</b>	Nivelar momentáneamente para interceptar la trayectoria apropiada de aproximación.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073649 (4780)	¿Cuál es la característica de un VASI tricolor?	A
<b>OPCION A:</b>	Un proyector luminoso con tres colores: rojo, verde y ámbar.	
<b>OPCION B:</b>	Dos trayectorias visuales de planeo para la pista.	
<b>OPCION C:</b>	Tres trayectorias de planeo, teniendo iluminada la trayectoria central por una luz blanca.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20073650 (4781)	¿Qué objetivo de aproximación y aterrizaje se garantiza si un piloto permanece en la senda de planeo apropiada del VASI?	B
------------------------	--	---

- OPCION A:** Continuación del guiamiento de curso luego de la transición a VFR.  
**OPCION B:** Autorización segura de obstrucción en el área de aproximación.  
**OPCION C:** Guiamiento de curso desde el punto visual de descenso al contacto sobre el terreno.  
**OPCION D:**
- 

PREG20073651 (4795) ¿Qué tipo de iluminación de pista está compuesta por un par de luces sincronizadas de flasheo, una en cada lado del límite de la pista? C

- OPCION A:** RAIL.  
**OPCION B:** HIRL.  
**OPCION C:** REIL.  
**OPCION D:**
-