

TEMA: 1097 DEF/GEN D4444

COD_PREG: PREGUNTA: **RPTA:**
PREG20108901 (0003) Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes, es la definición de: A

OPCION A: Altitud de transición.

OPCION B: Nivel de vuelo.

OPCION C: Altitud mínima de autorización.

OPCION D:

PREG20108908 (0010) Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas. B

OPCION A: FMS

OPCION B: RNAV

OPCION C: ATIS

OPCION D:

PREG20108909 (0011) Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas. C

OPCION A: Operaciones a pistas paralelas.

OPCION B: Operaciones paralelas dependientes.

OPCION C: Operaciones paralelas segregadas.

OPCION D:

PREG20108899 (0001) Aeródromo de alternativa posdespegue, esta definido como: C

OPCION A: Aeródromo de alternativa en el que podría despegar una aeronave si esto fuera necesario.

OPCION B: Aeródromo al que no podría dirigirse una aeronave cuando fuera posible dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

OPCION C: Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

OPCION D:

PREG20108900 (0002) Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH), se define: A

OPCION A: La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

OPCION B: La altura más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

OPCION C: La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para anular los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

OPCION D:

PREG20108902 (0004) Combustible mínimo, se define como: C

OPCION A: Término utilizado para describir una situación en que el combustible de la aeronave se acaba.

OPCION B: Término utilizado para describir una situación en que el combustible restante de la aeronave es tal que un retraso puede aceptarse.

OPCION C: Término utilizado para describir una situación en que el combustible restante de la aeronave es tal que poco o ningún retraso puede aceptarse.

OPCION D:

PREG20108903 (0005) Dependencia/controlador transferidor, se define como: B

OPCION A: Dependencia de control de tránsito aéreo (o controlador de tránsito aéreo) que está en vías de transferir la responsabilidad de proporcionar servicio FIS, a la dependencia ATS que le sigue a lo largo de la ruta de vuelo.

OPCION B: Dependencia de control de tránsito aéreo (o controlador de tránsito aéreo) que está en vías de transferir la responsabilidad de proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a la aeronave, a la dependencia de control de tránsito aéreo (o al controlador de tránsito aéreo) que le sigue a lo largo de la ruta de vuelo.

OPCION C: Dependencia que está en vías de transferir la responsabilidad de proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a la aeronave, a la dependencia de control de tránsito aéreo que le sigue en aproximación.

OPCION D:

PREG20108904 (0006) Duración total prevista, se define como:

C

OPCION A: En el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo.

OPCION B: En el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical de la radioayuda.

OPCION C: En el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo.

OPCION D:

PREG20108905 (0007) Gestión del tránsito aéreo, se define como:

B

OPCION A: Suministro de instalaciones y servicios sin discontinuidades en colaboración con todos los interesados y funciones de a bordo y basadas en tierra.

OPCION B: Administración dinámica e integrada — segura, económica y eficiente — del tránsito aéreo y del espacio aéreo, que incluye los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, mediante el suministro de instalaciones y servicios sin discontinuidades en colaboración con todos los interesados y funciones de a bordo y basadas en tierra.

OPCION C: Administración del tránsito aéreo y del espacio aéreo, que incluye los servicios AFIS.

OPCION D:

PREG20108906 (0008) En los vuelos IFR, es la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo.

C

OPCION A: Hora controlada.

OPCION B: Hora de aterizaje.

OPCION C: Hora prevista de llegada.

OPCION D:

PREG20108907 (0009) Información de tránsito, se define como; A

OPCION A: Información expedida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión.

OPCION B: Información esencial expedida por una dependencia AFIS para alertar al piloto sobre otro tránsito desconocido que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo.

OPCION C: Información esencial en ruta.

OPCION D:

PREG20108910 (0012) Plan de vuelo presentado, se define: A

OPCION A: Plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

OPCION B: Plan de vuelo RPL.

OPCION C: Plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ACC por el representante designado, con los cambios subsiguientes.

OPCION D:

PREG20108911 (0013) Procedimiento de aproximación con guía vertical (APV), es el: C

OPCION A: "Procedimiento de aproximación por instrumentos en el que se utiliza guía lateral y vertical de precisión con los mínimos determinados por la categoría de operación."

OPCION B: Procedimiento de aproximación por instrumentos en el que se utiliza guía PA, y que satisface los requisitos establecidos para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión.

OPCION C: Procedimiento de aproximación por instrumentos en el que se utiliza guía lateral y vertical, pero que no satisface los requisitos establecidos para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión.

OPCION D:

PREG20108914 (0016) Punto determinado de la trayectoria de vuelo de una aeronave, en el que la responsabilidad de proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a la aeronave se transfiere de una dependencia o posición de control a la siguiente. B

OPCION A: Punto de transferencia de Aeronaves.

OPCION B: Punto de transferencia de control.

OPCION C: Punto coordinado.

OPCION D:

PREG20108916 (0018) Término empleado para referirse a un servicio proporcionado directamente mediante un sistema de vigilancia ATS, corresponde a: C

OPCION A: Servicio SAR.

OPCION B: Servicio anticolidión ATS.

OPCION C: Servicio de vigilancia ATS.

OPCION D:

PREG20108920 (0022) Medio por el cual las aeronaves, los vehículos de aeródromos y otros objetos pueden transmitir y/o recibir, en forma automática, datos como identificación, posición y datos adicionales, según corresponda, en modo de radiodifusión mediante enlace de datos. A

OPCION A: ADS -B

OPCION B: ADS - C

OPCION C: RVSM

OPCION D:

PREG20108921 (0023) Se define como la visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo. C

OPCION A: Visibilidad y/o RVR.

OPCION B: Visibilidad en tierra.

OPCION C: Visibilidad en vuelo.

OPCION D:

PREG20108912 (0014) Procedimiento de espera. A

OPCION A: Maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, mientras espera una autorización posterior.

OPCION B: Procedimiento de aproximación por instrumentos en el que se utiliza guía lateral y vertical, y que satisface los requisitos establecidos para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión.

OPCION C: Maniobra que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, para luego despegar.

OPCION D:

PREG20108913 (0015) Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa. C

OPCION A: Franja de Pista.

OPCION B: Holding

OPCION C: Punto de espera de la pista.

OPCION D:

PREG20108915 (0017) Rodaje aéreo, se define: A

OPCION A: Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 20 kt.

OPCION B: Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo inferior a 05 kt.

OPCION C: Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente mayor a 20 KMH.

OPCION D:

PREG20108917 (0019) Sistema anticolidión de a bordo, se define: A

OPCION A: Sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar secundario de vigilancia que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR.

OPCION B: Sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar primario de vigilancia que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores.

OPCION C: Sistema de aeronave que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de altímetro.

OPCION D:

PREG20108918 (0020) Se define como el empleo de sistemas de vigilancia ATS para proporcionar a las aeronaves información y asesoramiento sobre desviaciones significativas respecto a la trayectoria nominal de vuelo, incluidas las desviaciones respecto a los términos de las autorizaciones del control de tránsito aéreo otorgadas. C

OPCION A: Supervisión de FPL
Radar PSR
Supervisión de la trayectoria de vuelo.

OPCION B: Radar PSR

OPCION C: Supervisión de la trayectoria de vuelo.

OPCION D:

PREG20108919 (0021) Tramo de aproximación inicial, se define: B

OPCION A: Fase de un procedimiento de aproximación NPA entre el punto de referencia de aproximación inicial y el punto de referencia de aproximación frustrada o, cuando corresponda, el punto de referencia de aproximación final.

OPCION B: Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos entre el punto de referencia de aproximación inicial y el punto de referencia de aproximación intermedia o, cuando corresponda, el punto de referencia de aproximación final.

OPCION C: Fase de un procedimiento de aproximación de precisión entre el punto de referencia de aproximación inicial y el punto de referencia de aproximación frustrada o, cuando corresponda, el FAP.

OPCION D:

PREG20108922 (0024) Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las VMC. Es la definición de: C

OPCION A: Vuelo VFR en ruta inferior.

OPCION B: Vuelo IMC especial.

OPCION C: Vuelo VFR especial.

OPCION D:

PREG20108923 (0025) El servicio de control de aproximación lo suministrará: una torre de control de aeródromo o un ACC cuando sea necesario o conveniente combinar bajo la responsabilidad de una dependencia las funciones de servicio de control de aproximación y las de servicio de control de aeródromo o servicio de control de área; o una dependencia de control de aproximación, cuando sea necesario o conveniente establecer una dependencia separada. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108924 (0026) La transferencia de comunicaciones al controlador de aeródromo debería realizarse en tal punto, nivel o momento en el que puedan expedirse a la aeronave oportunamente la autorización para aterrizar u otras instrucciones, así como información A

OPCION A: acerca del tránsito esencial local.

OPCION B: sobre las condiciones VMC.

OPCION C: esencial IFR

OPCION D:

PREG20108925 (0027) La dependencia que suministre servicio de control de aproximación, asumirá el control de las aeronaves que, siempre que se le hayan transferido tales aeronaves, al llegar éstas al punto, nivel o momento acordados de transferencia de control, y seguirá controlándolas durante la aproximación al aeródromo. B

OPCION A: salen

OPCION B: llegan

OPCION C: realizan aproximacion frustrada

OPCION D:

PREG20108926 (0028) En el caso de que haya una demora de más de 10 minutos respecto a la hora prevista de fuera calzos, para un vuelo controlado, o de una hora para un vuelo controlado para el que se haya presentado un plan de vuelo, el plan de vuelo debería enmendarse, o debería presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el antiguo, según proceda. B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108927 (0029) La expedición de autorizaciones por las dependencias de control de tránsito aéreo significa que las aeronaves están autorizadas para continuar, pero solamente en lo que respecta al tránsito aéreo conocido. Las autorizaciones no dan derecho a transgredir ninguna regla aplicable al fomento de la seguridad del vuelo o a otros fines, ni las autorizaciones eximen al piloto al mando de

C

OPCION A: ninguna coordinación en caso de transgresión de las reglas y reglamentos aplicables.

OPCION B: ninguna responsabilidad en caso de aeronaves extraviadas.

OPCION C: ninguna responsabilidad en caso de transgresión de las reglas y reglamentos aplicables.

OPCION D:

PREG20108928 (0030) Cuando se especifique en el plan de vuelo que la parte inicial del vuelo estará sujeta al ATC, y que la parte subsiguiente no estará sujeta a control, la aeronave obtendrá la autorización hasta el nivel de transición.

B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108932 (0034) Cuando el aeródromo de destino esté situado fuera del espacio aéreo controlado, la dependencia ATC responsable del último espacio aéreo controlado por el que haya de pasar la aeronave expedirá una autorización apropiada al vuelo hasta el límite de dicho espacio aéreo controlado.

A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108933 (0035) A reserva de limitaciones del espacio aéreo, de la carga de trabajo del ATC y de la densidad de tránsito, y a condición de que pueda efectuarse la coordinación de forma oportuna, se ofrecerá siempre que sea posible a una aeronave el encaminamiento por

C

OPCION A: la ruta STAR

OPCION B: la ruta FPL o RPL

OPCION C: la ruta más directa.

OPCION D:

PREG20108934 (0036) El controlador escuchará la colación para asegurarse de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo correctamente de la restricción y adoptará medidas inmediatas para detectar cualquier discrepancia. B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108929 (0031) Por acuerdo previo entre, las aeronaves que operen ateniéndose a un horario establecido pueden, si la ruta propuesta atraviesa más de un área de control, ser autorizadas a volar con escalas dentro de otras áreas de control, pero únicamente después de haberse coordinado entre los ACC interesados. A

OPCION A: dependencias ATC y los explotadores

OPCION B: dependencias AFIS y los explotadores

OPCION C: dependencias los explotadores y la Torre

OPCION D:

PREG20108930 (0032) Losenviarán, salvo que se hayan implantado procedimientos que prevean el uso de autorizaciones de salida normalizada, la autorización a las dependencias de o a las torres de control de aeródromo, con la menor demora posible, después de recibir la petición de estas dependencias, o antes si es factible. B

OPCION A: Pilotos - APP

OPCION B: ACC - APP

OPCION C: FIC - AFIS

OPCION D:

PREG20108931 (0033) Cuando así lo solicite la tripulación de vuelo, deberá darse a las aeronaves autorización para ascender en crucero si las condiciones del tránsito y la coordinación de los procedimientos lo permiten. Dichas autorizaciones deberán permitir el ascenso en crucero por encima de un nivel especificado, o entre niveles especificados. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108935 (0037) Los ajustes de la velocidad deberían limitarse a los necesarios para establecer o mantener una separación mínima deseada o una distancia entre aeronaves. Debería evitarse impartir instrucciones que impliquen

A

OPCION A: cambios frecuentes de la velocidad, incluidos los aumentos y disminuciones alternados de velocidad.

OPCION B: cambios frecuentes de la velocidad, incluidos los aumentos y disminuciones alternados de ascenso.

OPCION C: cambios frecuentes de la velocidad, incluidos los aumentos y disminuciones alternados de rumbos.

OPCION D:

PREG20108936 (0038) Para establecer una separación deseada entre dos o más aeronaves, el controlador debería en primer lugar, o bien reducir la velocidad de la última aeronave o bien aumentar la velocidad de la segunda aeronave, después ajustar las velocidades de las otras aeronaves.

B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108937 (0039) Debería permitirse que la aeronave que llega se mantenga en una configuración limpia por un período tan prolongado como sea posible. Por debajo de FL 150, pueden aplicarse reducciones de velocidad de aeronaves de turbo-reacción a no menos de 220 kt TAS, que normalmente se acercará mucho a la velocidad mínima de las aeronaves de turbo-reacción en una configuración limpia.

B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108938 (0040) La tripulación de vuelo informará a la dependencia ATC de que se trate si, en cualquier momento, no puede cumplir con una determinada velocidad vertical de ascenso o de descenso. En tales casos, el controlador aplicará sin demora un método de alternativa para lograr

C

OPCION A: un nuevo plan de vuelo.

OPCION B: un rumbo divergente.

OPCION C: una separación mínima adecuada entre las aeronaves.

OPCION D:

PREG20108939 (0041) Cuando una dependencia ATS tenga información de que es probable que se encuentren condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos a lo largo de la ruta de vuelo, estos datos deberían notificarse, de ser posible, a los pilotos que desearan pasar de.....

A

OPCION A: ---- reglas IFR a reglas VFR.

OPCION B: ---- reglas IMC a reglas VMC.

OPCION C: ---- reglas VFR a reglas IFR.

OPCION D:

PREG20108940 (0042) "Las mínimas de separación por estela turbulenta se basarán en la clasificación de tipos de aeronaves en las tres categorías siguientes, según su masa máxima certificada de despegue:
PESADA (H) — todos los tipos de aeronaves de 136 000 kg o más;
MEDIA (M) — los tipos de aeronaves de masa inferior a 136 000 kg y de más de 7 000 kg; y
LIGERA (L) — los tipos de aeronaves de 7 000 kg o menos."

A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108941 (0043) Las dependencias ATS apropiadas determinarán el nivel de transición que haya de utilizarse en las proximidades del aeródromo o aeródromos de que se trate y, cuando proceda el área de control de terminal de que se trate durante el período de tiempo apropiado, a base de los informes y la presión al nivel medio del mar pronosticada si se requiere.

B

OPCION A: QFE

OPCION B: QNH

OPCION C: QNE

OPCION D:

PREG20108942 (0044) Si no se recibe un informe de posición a la hora prevista, las medidas subsiguientes de control no se basarán en la suposición de que la hora prevista es exacta. Inmediatamente se tomarán medidas para obtener el informe si es probable que afecte al control de otras aeronaves. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108943 (0045) La tripulación de vuelo, cuando se le asigne mantener una velocidad, incluirá esta velocidad en sus informes de posición. La velocidad asignada también se incluirá en la llamada inicial después de un cambio de canal de comunicaciones orales aire-tierra, se requiera o no un informe de posición completo. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108944 (0046) Cuando se utilizan fichas de progreso del vuelo (FPS), debería por lo menos haber FPS para cada vuelo. El número de FPS para cada vuelo será suficiente para satisfacer los requisitos de la dependencia.....en cuestión. B

OPCION A: dos - AFIS

OPCION B: una - ATS

OPCION C: tres - MET

OPCION D:

PREG20108945 (0047) Las dependencias ATC notificarán inmediatamente de conformidad con instrucciones locales cualquier falla o irregularidad en los sistemasasí como de cualquier otro sistema o equipo importantes para la seguridad que pudieran tener efectos adversos en la seguridad o eficiencia de las operaciones de vuelo o del suministro del servicio C

OPCION A: CNS - AFIS

OPCION B: GNSS - ATS

OPCION C: CNS - ATC

OPCION D:

PREG20108946 (0048) Cuando lo justifique la necesidad de darles curso especial, a los mensajes transmitidos por intermedio de la AFTN debería asignárseles el indicador deen vez del indicador de prioridad normal. C

OPCION A: prioridad GG

OPCION B: prioridad FF

OPCION C: prioridad DD

OPCION D:

PREG20108947 (0049) Cuando lo solicite el explotador de que se trate, los mensajes de movimiento transmitidos progresivamente entre las dependencias ATS interesadas, y referentes a aeronaves a las que dicho explotador preste servicio de control, se pondrán obligatoriamente a disposición del explotador o de su representante designado, de acuerdo con los procedimientos convenidos localmente. B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108948 (0050) Los datos básicos del plan de vuelo que sean necesarios para el control de tránsito aéreo se proporcionarán al primer centro de control en ruta, por lo menos..... minutos antes del vuelo, y a los siguientes centros por lo menosminutos antes de que la aeronave penetre en la zona de jurisdicción correspondiente, con el fin de que se preparen para la transferencia de control. C

OPCION A: 20 - 30

OPCION B: 30 - 25

OPCION C: 30 - 20

OPCION D:
