

TEMA: 1099 CAP 6 D4444

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20108979 (0001)	La información referente al tránsito esencial local en conocimiento del controlador se transmitirá inmediatamente a las aeronaves que salgan y a las que lleguen. A este respecto, se entiende por tránsito esencial local, toda aeronave, que se encuentre en la pista que va a utilizarse o cerca de la misma o el tránsito en el área de despegue y de ascenso inicial o en el área de aproximación final que puede constituir un peligro depara la aeronave que sale o que llega.	B
OPCION A:	y helicoptero - AIRPROX	
OPCION B:	vehículo o persona - colisión	
OPCION C:	vehículo o persona - turbulencia	
OPCION D:		
PREG20108996 (0018)	Las aeronaves deberían normalmente retenerse en el designado. Se facilitará la separación mínima vertical, lateral o longitudinal requerida respecto a otras aeronaves. En las instrucciones locales se prescribirán los criterios y procedimientos para de circuitos de espera adyacentes.	B
OPCION A:	punto de espera VMC - el uso	
OPCION B:	punto de referencia de espera - el uso simultáneo	
OPCION C:	punto de referencia de espera - el uso paralelo	
OPCION D:		
PREG20108980 (0002)	En las autorizaciones para las aeronaves que salen se especificará, de ser necesario para la separación de aeronaves,..... y del viraje después del despegue; el rumbo o la derrota que hayan de seguirse antes de..... de salida autorizada; el nivel que haya de mantenerse antes de continuar el ascenso hasta el nivel asignado; la hora, punto o a la cual se efectuará un cambio de nivel; y cualquier otra maniobra necesaria que esté en consonancia con las operaciones seguras de la aeronave.	A
OPCION A:	el sentido de despegue - interceptar la derrota - velocidad vertical de ascenso	
OPCION B:	el sentido de ascenso - interceptar la derrota - velocidad indicada	
OPCION C:	la velocidad de despegue - interceptar la derrota - velocidad vertical de ascenso	
OPCION D:		

PREG20108981 (0003) Cuando en una SID se autoriza a una aeronave que sale a ascender a un nivel superior al que inicialmente se autorizó o al nivel o niveles especificados en una SID, la aeronave seguirá el perfil vertical publicado de una SID, a menos que la ATC cancele explícitamente esas restricciones. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108982 (0004) Marque la expresión incorrecta. B

OPCION A: Cuando las autorizaciones normalizadas para las aeronaves que salen hayan sido convenidas entre las dependencias interesadas, la torre de control de aeródromo expedirá normalmente la autorización normalizada apropiada, sin previa coordinación ni aprobación de la dependencia de control de aproximación o del ACC.

OPCION B: El piloto dispondrá lo necesario para asegurarse de que en todo momento la dependencia de control de aproximación está informada acerca del orden en el que saldrán las aeronaves, así como acerca de la ruta ATS que hayan de utilizar.

OPCION C: Debería requerirse una coordinación previa de las autorizaciones solamente en caso de que sea necesario o conveniente por motivos operacionales una variación de la autorización normalizada o de la transferencia normalizada de procedimientos de control.

OPCION D:

PREG20108983 (0005) Cuando se utilicen autorizaciones de salida de aeronaves en las que no se incluya un límite de tiempo o geográfico para un nivel inicial o intermedio, deberían prescribirse las medidas que haya de adoptar una aeronave que esté siendo objeto de falla de comunicaciones aire-tierra en caso de que la aeronave haya recibido guía vectorial radar para apartarse de la ruta especificada en su plan de vuelo vigente, en base a un acuerdo regional de navegación aérea y se incluirán en la descripción de la SID o se publicarán en la AIP. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108984 (0006) Si las salidas se retrasan, los vuelos demorados se despacharán, normalmente, en el orden de su hora prevista de salida, pero puede seguirse un orden distinto para facilitar el mayor número de salidas con la mínima demora media y atender con la mayor amplitud posible a las solicitudes de un explotador respecto a los vuelos de tal explotador. A

- OPCION A:** CIERTO
OPCION B: FALSO
OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108985 (0007) Las dependencias de control de tránsito aéreo deberían notificar a los explotadores de las aeronaves o a sus representantes designados, si prevén demoras que excedan de minutos. C

- OPCION A:** 5 minutos
OPCION B: 10 minutos
OPCION C: 30 minutos

OPCION D:

PREG20108986 (0008) Cambios significativos de las condiciones meteorológicas en el área de despegue, son los referentes a la dirección del viento en ruta, visibilidad, RVR o temperatura (para los aerodinos o aerostatos), y la existencia de tormentas (cumulonimbus), turbulencia moderada o fuerte, etc. B

- OPCION A:** CIERTO
OPCION B: FALSO
OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108987 (0009) No se autorizará a un vuelo IFR para que efectúe la aproximación inicial por debajo de la altitud mínima apropiada especificada por el Estado de que se trate, ni para que descienda por debajo de dicha altitud, a menos que el controlador haya determinado con certeza la posición de la aeronave mediante el uso de un sistema de vigilancia ATS, y a condición de que se haya especificado una altitud mínima inferior para ser utilizada cuando se proporcionan servicios de vigilancia ATS. A

- OPCION A:** CIERTO
OPCION B: FALSO
OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108988 (0010) Después de efectuarse la coordinación con la dependencia de control de aproximación, la TWR podrá permitir a la primera aeronave que llegue que realice la aproximación en vez de ir a un punto de referencia de espera. B

- OPCION A:** CIERTO
OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108989 (0011) Cuando se utilicen autorizaciones normalizadas para las aeronaves que llegan y a condición de que no se prevea ninguna demora en la terminal, el expedirá normalmente autorizaciones para seguir laapropiada sin previa coordinación ni aprobación de la dependencia de control de aproximación o de la, según corresponda. C

OPCION A: TWR - STAR - ACC

OPCION B: ACC - SID - APP

OPCION C: ACC - STAR - TWR

OPCION D:

PREG20108990 (0012) Cuando en una STAR se autoriza a una aeronave que llega a descender a un nivel inferior al nivel o niveles especificados en una STAR, la aeronave seguirá el perfil vertical publicado de una STAR, a menos que la ATC cancele explícitamente esas restricciones. De ser posible se aplicarán los niveles mínimos publicados basados en el margen vertical sobre el terreno. B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108991 (0013) 6.5.3.2 Los controladores ejercerán precaución cuando se inicia una aproximación visual si hay motivos para creer que la..... en cuestión no está familiarizada con el y con los terrenos circundantes. Los controladores también deberían tomar en consideración el tránsito reinante y las condiciones meteorológicas al iniciar aproximaciones A

OPCION A: tripulación de vuelo - aeródromo - visuales.

OPCION B: tripulación de vuelo - procedimiento NPA - visuales.

OPCION C: tripulación tecnica - aeródromo - PA.

OPCION D:

PREG20108992 (0014) El piloto al mando de la aeronave en cuestión será responsable de asegurar que es aceptable la separación de una aeronave precedente de una categoría más pesada de turbulencia de estela. Si se determina que es necesaria una mayor separación, la tripulación de vuelo informará a la dependencia ATC consiguientemente, indicando sus requisitos. A

OPCION A: CIERTO
OPCION B: FALSO
OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108993 (0015) La dependencia APP evaluará el procedimiento de aproximación por instrumentos que haya de utilizar la aeronave que llega. La tripulación de vuelo debe solicitar un procedimiento de alternativa y, si las circunstancias lo permiten, debería recibir la autorización. B

OPCION A: CIERTO
OPCION B: FALSO
OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108994 (0016) Si no se establece referencia visual con el terreno antes de completar el procedimiento de aproximación, tendrá, no obstante, que completarse todo el procedimiento a menos que la aeronave solicite y obtenga permiso para una aproximación NPA. B

OPCION A: CIERTO
OPCION B: FALSO
OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108995 (0017) En el caso de demoras, debería informarse a la aeronave -si es posible- acerca de la demora prevista y, de ser posible, deberían impartirse instrucciones o conceder la opción de reducir la velocidad en ruta a fin de reducir la espera. B

OPCION A: CIERTO
OPCION B: FALSO
OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108997 (0019) Los niveles en un punto de referencia de espera o lugar de espera por referencia visual se asignarán, en la medida de lo posible, de modo que sea más fácil autorizar la aproximación de cada aeronave en su debido orden de precedencia. Normalmente, la última aeronave que llegue a un punto de referencia de espera o lugar de espera por referencia visual debería ocupar el nivel más bajo, y las siguientes aeronaves niveles sucesivamente más altos. B

OPCION A: CIERTO
OPCION B: FALSO
OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20108998 (0020) Para fines de mantener una circulación del tránsito, pueden impartirse instrucciones una aeronave para que se mantenga en una órbita en su posición actual o en cualquier otra posición, a condición de que se mantenga el de franqueamiento de obstáculos. C

OPCION A: segura - margen máximo

OPCION B: segura y ordenada - margen sugerido

OPCION C: segura y ordenada - margen requerido

OPCION D:

PREG20108999 (0021) La secuencia de aproximación se determinará de tal manera que se facilite la llegada del mayor número de aeronaves con la mínima demora media. Se concederá prioridad: C

OPCION A: a una aeronave que prevea que se verá demorada en aterrizar

OPCION B: a una aeronave de estado

OPCION C: a una aeronave en operaciones de búsqueda y salvamento.

OPCION D:

PREG20109000 (0022) Al establecer el orden de aproximación, se tendrá en cuenta la necesidad de una separación longitudinal mayor entre aeronaves que llegan por razón de la turbulencia de estela. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109001 (0023) Si el piloto de una aeronave que está siguiendo el orden de aproximación indica su intención de esperar hasta que mejore el tiempo, o por otras razones, se aprobará tal medida. Sin embargo, cuando otras aeronaves que se hallen también en espera indiquen que intentan continuar su aproximación para aterrizar se autorizará al piloto que desea esperar para que se dirija a un punto de espera adyacente. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109002 (0024) Se dará la autorización a cada aeronave que se encuentre en la secuencia..... , para que pase por el punto especificado de acercamiento a la hora previamente notificada, o, después de que la aeronave que la preceda haya notificado que ha pasado por dicho punto de acercamiento. A

OPCION A: de aproximación cronometrada - a cualquier otra hora revisada

OPCION B: de aproximación cronometrada - a 3 minutos después

OPCION C: de aproximación - a cualquier otra hora adecuada

OPCION D:

PREG20109003 (0025) "Se transmitirá a la aeronave, a la mayor brevedad, la hora revisada a que se prevé la aproximación, siempre que difiera de la previamente transmitida en 2 minutos o más." B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109004 (0026) En el caso de que una aeronave se mantenga a la espera en ruta o en un lugar o ayuda que no sea el punto de referencia de aproximación inicial, la aeronave en cuestión recibirá tan pronto como sea posible, una hora de seguir adelante desde el punto de referencia de espera. Se informará también a la aeronave si se prevén nuevasen subsiguientes puntos de referencia de espera. C

OPCION A: prevista de aproximación - aeronaves

OPCION B: prevista de aproximación - esperas

OPCION C: prevista de autorización - esperas

OPCION D:

PREG20109005 (0027) Si resultara necesario para las operaciones que una aeronave que llega siga un procedimiento de aproximación por instrumentos o aterrice en una pista distinta a la inicialmente asignada, la tripulación de vuelo será informada al respecto A

OPCION A: sin demora.

OPCION B: si es posible.

OPCION C: si es innecesario.

OPCION D:

PREG20109006 (0028) La "hora de autorización de seguir adelante" es la hora a la que se puede prever que una aeronave ingrese al punto de referencia en el que se mantuvo en espera. B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109007 (0029) El punto de referencia de espera con el cual se relaciona una hora prevista de aproximación, habrá de identificarse junto con la hora prevista de aproximación, siempre que las circunstancias sean tales que dicha hora prevista no sea evidente para el piloto. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109008 (0030) Al fijar el orden de precedencia para la aproximación debería acreditarse el tiempo demorado en ruta, hasta donde sea posible, a las aeronaves que hayan recibido autorización para compensar un período determinado notificado de retraso en el terminal volando a velocidad reducida de crucero en ruta. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opción no valida para respuesta

OPCION D:
