

TEMA: 1101 CAP 8 D4444

| COD_PREG: | PREGUNTA: | RPTA: |
|------------------------|---|--------------|
| PREG20109060 (0012) | Identificador convencional relativo a funciones específicas de las señales de interrogación transmitidas por un interrogador SSR. | C |
| OPCION A: | Traza radar | |
| OPCION B: | Codigo 7600 | |
| OPCION C: | Modo (SSR). | |
| OPCION D: | | |
| PREG20109061 (0013) | Visualización electrónica de la posición y movimiento de la aeronave y de otra información que se requiera. | A |
| OPCION A: | Presentación de la situación. | |
| OPCION B: | Pantalla ATS | |
| OPCION C: | Pantalla RADAR | |
| OPCION D: | | |
| PREG20109062 (0014) | Radar es un dispositivo eléctrico para la detección que proporciona información acerca de nivel, azimut y/o elevacion de objetos. | B |
| OPCION A: | CIERTO | |
| OPCION B: | FALSO | |
| OPCION C: | Opcion no valida para respuesta | |
| OPCION D: | | |
| PREG20109063 (0015) | Equipo de radar utilizado para determinar la posición, en distancia y azimut, de las aeronaves. | C |
| OPCION A: | Radar MET | |
| OPCION B: | GLONASS | |
| OPCION C: | Radar de vigilancia. | |
| OPCION D: | | |
| PREG20109064 (0016) | Radar primario de vigilancia (PSR) es el: | B |

-
- OPCION A:** Sistema radar de vigilancia que usa señales de VOR.
- OPCION B:** Sistema radar de vigilancia que usa señales de radio reflejadas.
- OPCION C:** Sistema radar de vigilancia que usa transmisores/receptores (interrogadores) y transpondedores.

OPCION D:

PREG20109065 (0017) Radar secundario de vigilancia (SSR) es el: C

- OPCION A:** Sistema radar de vigilancia que usa señales de VOR.
- OPCION B:** Sistema radar de vigilancia que usa señales de radio reflejadas.
- OPCION C:** Sistema radar de vigilancia que usa transmisores/receptores (interrogadores) y transpondedores.

OPCION D:

PREG20109066 (0018) Indicación visual, en forma asimbólica, en una presentación de la situación, de una respuesta procedente de un transpondedor SSR en respuesta a una interrogación. A

- OPCION A:** Respuesta SSR.
- OPCION B:** Respuesta ATS
- OPCION C:** Respuesta PSR

OPCION D:

PREG20109067 (0019) Término genérico que significa, según el caso, ADS-B, PSR, SSR o cualquier sistema similar basado en tierra que permite la identificación de aeronaves. C

- OPCION A:** Sistema ATC
- OPCION B:** RADAR - MLAT
- OPCION C:** Sistema de vigilancia ATS.

OPCION D:

PREG20109068 (0020) Medio por el cual las aeronaves, los vehículos de aeródromo 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: RADAR PSR

OPCION D:

PREG20109069 (0021) La separación mínima basada en los sistemas de vigilancia ATS por estela turbulenta en base a la distancia de una aeronave ligera detrás de una aeronave pesada será de: C

OPCION A: 5 NM

OPCION B: 4 NM

OPCION C: 6 NM

OPCION D:

PREG20109070 (0022) La separación mínima basada en los sistemas de vigilancia ATS por estela turbulenta en base a la distancia de una aeronave media detrás de una aeronave pesada será de: C

OPCION A: 4 NM

OPCION B: 6 NM

OPCION C: 5 NM

OPCION D:

PREG20109071 (0023) La separación mínima basada en los sistemas de vigilancia ATS por estela turbulenta en base a la distancia de una aeronave pesada detrás de una aeronave pesada será de: B

OPCION A: 5 NM

OPCION B: 4 NM

OPCION C: 8 NM

OPCION D:

PREG20109072 (0024) Supervisión de la trayectoria de vuelo. C

OPCION A: Empleo de sistemas de vigilancia ATS para proporcionar a las aeronaves información y asesoramiento sobre desviaciones significativas respecto a la trayectoria exacta de vuelo, incluidas las desviaciones respecto a los términos de las autorizaciones del FIS.

OPCION B: Empleo de sistemas de vigilancia ATS para proporcionar a las aeronaves vectores 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 no otorgadas.

OPCION C: Ninguna de las anteriores

OPCION D:

PREG20109073 (0025) En los sistemas de vigilancia ATS, la separación mínima convenida entre aeronaves que están a punto de ser transferidas y el aviso previo se determinarán teniendo en cuenta: C

OPCION A: el límite de autorización.

OPCION B: la secuencia de aproximación.

OPCION C: todas las circunstancias técnicas, operacionales y de otra índole, pertinentes.

OPCION D:

PREG20109074 (0026) Los sistemas de vigilancia ATS utilizados en el suministro de servicios de control de aproximación corresponderán que hayan de proporcionarse. A

OPCION A: a las funciones y al nivel de servicio

OPCION B: a las funciones y al nivel de vuelo

OPCION C: al criterio del controlador

OPCION D:

PREG20109102 (0054) Interrumpa transponder C

OPCION A: Stop squawk transponder

OPCION B: switch off squawk

OPCION C: stop squawk

OPCION D:

PREG20109075 (0027) Antes de proporcionar guía vectorial para la aproximación, o inmediatamente después de iniciar la guía vectorial, se notificará al piloto, así como B

OPCION A: pista que haya de utilizar - el reglaje de altímetro

OPCION B: el tipo de aproximación - la pista que haya de utilizar

OPCION C: la secuencia de aproximación - la pista que haya de utilizar

OPCION D:

PREG20109103 transponder modo CHARLIE A
(0055)

OPCION A: squawk CHARLIE

OPCION B: squawk CHARLIE mode

OPCION C: squawk mode CHARLIE

OPCION D:

PREG20109104 En caso de falla de comunicaciones intercepte el localizador B
(0056)

OPCION A: if radio communication failure intercept the localizer

OPCION B: if radio contact lost intercept the localizer

OPCION C: if radio communication lost intercept the localizer

OPCION D:

PREG20109105 servicio radar terminado debido a terremoto C
(0057)

OPCION A: radar contact terminated due earthquake

OPCION B: radar service lost due earthquake

OPCION C: radar service terminated due earthquake

OPCION D:

PREG20109106 Interceptara localizador a 12 millas de punto de toma de contacto B
(0058)

OPCION A: you will intercept localizer 12 milles from threshold

OPCION B: you will intercept localizer 12 milles from touchdown

OPCION C: you will intercept localizer 12 milles to touchdown

OPCION D:

PREG20109107 Los sistemas PSR deberían emplearse para los casos en que el SSR y/o la A
(0059) ADS-B no satisfagan por sí solos los requisitos de los servicios de tránsito
aéreo.

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opcion no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109108 (0060) Los sistemas SSR, especialmente aquellos que emplean la técnica por monoimpulsos o que poseen la función en Modo S, pueden utilizarse por sí solos, incluso para proveer la separación entre aeronaves, a condición de que sea obligatorio llevar instalados a bordo transpondedores SSR dentro del área y se establezca y mantenga la identificación. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opcion no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109109 (0061) Las indicaciones de posición pueden presentarse en pantalla como símbolos individuales de posición o símbolos combinados, trazas PSR y respuestas SSR. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opcion no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109110 (0062) Los Códigos 7700, 7600 y 7500 se reservan internacionalmente para ser utilizados por los pilotos que se encuentren en una situación de emergencia, de interferencia ilícita o de falla de la radiocomunicación, respectivamente. B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opcion no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109111 (0063) Cuando sea necesario identificar individualmente las aeronaves, se asignará a cada aeronave que debería mantenerse, de ser posible, durante todo el vuelo. B

OPCION A: un codigo A2001

OPCION B: un codigo discreto

OPCION C: un codigo 7600

OPCION D:

PREG20109112 (0064) El valor de tolerancia utilizado para determinar que la información sobre el nivel derivada de la altitud de presión presentada al controlador es exacta, será de en espacio aéreo RVSM. A

OPCION A: (± 200 ft)

OPCION B: (± 300 ft)

OPCION C: (± 600 ft)

OPCION D:

PREG20109113 (0065) El controlador se asegurará, si lo ve conveniente, de que las funciones disponibles del sistema de vigilancia ATS, así como la información que aparece en la presentación o presentaciones de la situación es adecuada para las funciones que han de llevarse a cabo. B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opcion no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109114 (0066) El controlador notificará, de conformidad con los procedimientos locales, cualquier falla en el equipo, o cualquier incidente que requiera investigación, o toda circunstancia que haga difícil o imposible suministrar los servicios de vigilancia ATS. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opcion no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109115 (0067) Antes de suministrar un servicio de vigilancia ATS a una aeronave, se establecerá su identificación y se informará al piloto. Posteriormente, se mantendrá la identificación hasta la terminación del servicio de vigilancia ATS. Si subsiguientemente se pierde la identificación, se y, de ser aplicable, se impartirán C

OPCION A: informará al piloto - las maniobras adecuadas.

OPCION B: informará al piloto de esta circunstancia - los vectores requeridos.

OPCION C: informará al piloto de esta circunstancia - las instrucciones adecuadas.

OPCION D:

PREG20109116 (0068) Cuando se observen indicaciones de posición muy próximas, o que hagan cambios similares al mismo tiempo, o cuando, por cualquier otra razón, existan dudas respecto a la identidad de la aeronave, deberían prescribirse o repetirse cambios de nivel tantas veces como sea necesario, o deberían emplearse métodos de identificación adicionales, hasta que se elimine todo riesgo de error en la identificación. B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opcion no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109117 (0069) La información de que es probable que una aeronave penetre en un área de condiciones meteorológicas adversas debería expedirse con tiempo suficiente para permitir que el piloto decida acerca de las medidas apropiadas que haya de tomar, incluso solicitar asesoramiento sobre la mejor forma de circunnavegar la zona de condiciones meteorológicas adversas, si así lo desea. A

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opcion no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109118 (0070) Al proporcionar guía vectorial a una aeronave para que evite una zona de condiciones meteorológicas, el piloto debería cerciorarse de que la aeronave puede regresar a su ruta de vuelo, prevista o asignada, dentro de la cobertura del sistema de vigilancia ATS, y si esto no parece posible, informar al controlador sobre las circunstancias del caso. B

OPCION A: CIERTO

OPCION B: FALSO

OPCION C: Opcion no valida para respuesta

OPCION D:

PREG20109049 (0001) Cuando el control de una aeronave identificada se transfiera a un sector de control que proporcione a la aeronave separación basada en los procedimientos, el controlador transferidor establecerá dicha separacióndel área de responsabilidad del controlador transferidor, o antes de que la aeronave salga del área pertinente de cobertura de vigilancia. B

- OPCION A:** después de que la aeronave llegue a los límites
- OPCION B:** antes de que la aeronave llegue a los límites
- OPCION C:** en el momento en que la aeronave llegue a los límites
- OPCION D:**
-

PREG20109050 (0002) Aproximación en la que la fase final se ejecuta bajo la dirección de un controlador usando radar, es una : B

- OPCION A:** Aproximación final
- OPCION B:** Aproximación radar
- OPCION C:** Aterrizaje radar
- OPCION D:**
-

PREG20109051 (0003) Distribución de códigos SSR o de direcciones de aeronave de 24 bits a las aeronaves, es la definición de: C

- OPCION A:** Identificación
- OPCION B:** Atribución
- OPCION C:** Asignación
- OPCION D:**
-

PREG20109052 (0004) Distribución de frecuencias, códigos SSR, etc. a un Estado, dependencia o servicio. B

- OPCION A:** Identificación
- OPCION B:** Atribución
- OPCION C:** Asignación
- OPCION D:**
-

PREG20109053 (0005) Número asignado a una determinada señal de respuesta de impulsos múltiples transmitida por un respondedor en Modo A o C. A

OPCION A: Código (SSR).

OPCION B: Codigo NOTAM

OPCION C: Transpondedor

OPCION D:

PREG20109054 (0006) Código SSR de cuatro cifras de las cuales las dos últimas no son "00", se conoce como: C

OPCION A: Codigo PSR

OPCION B: Transpondedor

OPCION C: Código discreto.

OPCION D:

PREG20109055 (0007) Situación que existe cuando la posición radar de determinada aeronave se ve e identifica en una presentación de la situación. B

OPCION A: IDENT

OPCION B: Contacto radar.

OPCION C: Código no discreto.

OPCION D:

PREG20109056 (0008) Término empleado para indicar que, para suministrar el servicio de control de tránsito aéreo, no se requiere la información que se deriva de un sistema de vigilancia ATS. C

OPCION A: Control no radar

OPCION B: Control no ADS

OPCION C: Control por procedimientos.

OPCION D:

PREG20109057 (0009) Indicación visual de señales no deseadas en una presentación de la situación. A

OPCION A: Ecos parásitos radar.

OPCION B: SCATTER

OPCION C: MTI

OPCION D:

PREG20109058 (0010) Situación que existe cuando la indicación de la posición de determinada aeronave se ve en una presentación de la situación y se identifica positivamente. C

OPCION A: Código no discreto.

OPCION B: Vector

OPCION C: Identificación.

OPCION D:

PREG20109059 (0011) Directrices impartidas por el control de tránsito aéreo con la finalidad de exigir que un piloto tome determinada medida. B

OPCION A: Vector

OPCION B: Instrucción del control de tránsito aéreo

OPCION C: Instrucción para el tránsito aéreo

OPCION D:

PREG20109076 (0028) El controlador notificará su posición a las aeronaves que reciban guía vectorial para una aproximación por instrumentos,, antes de comenzar la aproximación final. A

OPCION A: por lo menos una vez

OPCION B: por lo menos dos veces

OPCION C: más de dos veces

OPCION D:

PREG20109077 (0029) Cuando se dé información de distancia, el controlador especificará B

OPCION A: la hora prevista de aproximación.

OPCION B: el punto o la ayuda para la navegación a que se refiera la información.

OPCION C: la hora estimada de aproximación.

OPCION D:

| | | |
|------------------------|--|---|
| PREG20109078 (0030) | A una aeronave guiada vectorialmente para interceptar una ayuda interpretada por el piloto para la aproximación final, se le darán instrucciones para que notifique cuando | B |
| OPCION A: | tenga el aeródromo a la vista. | |
| OPCION B: | se establezca en la derrota de aproximación final. | |
| OPCION C: | tenga las luces del aeródromo a la vista. | |
| OPCION D: | | |
| <hr/> | | |
| PREG20109079 (0031) | El controlador puede iniciar la guía vectorial de una aeronave para realizar una aproximación visual a condición de que el techo notificado esté por _____ mínima aplicable para guía vectorial y que _____ sean tales que se tenga una seguridad razonable de que pueda completarse una aproximación y aterrizaje por medios visuales | C |
| OPCION A: | debajo de la altitud - las condiciones meteorológicas | |
| OPCION B: | encima de la altitud - la secuencia de aproximación | |
| OPCION C: | encima de la altitud - las condiciones meteorológicas | |
| OPCION D: | | |
| <hr/> | | |
| PREG20109080 (0032) | Los controladores que dirijan aproximaciones radar estarán en posesión de información referente aestablecidos para los tipos de aproximación que han de efectuarse. | B |
| OPCION A: | los procedimientos de salida/llegadas | |
| OPCION B: | las altitudes/alturas de franqueamiento de obstáculos | |
| OPCION C: | las alturas/altitudes de decisión | |
| OPCION D: | | |
| <hr/> | | |
| PREG20109081 (0033) | Una aproximación _____ sólo se efectuará con equipo adecuadamente emplazado y con una presentación de la situación específicamente marcada. | A |
| OPCION A: | con radar de vigilancia | |
| OPCION B: | visual | |
| OPCION C: | de precisión | |
| OPCION D: | | |

PREG20109082 (0034) "Cuando se lleve a cabo una aproximación con radar de vigilancia, el controlador cumplirá con lo siguiente: al _____ la aproximación final, informará a la aeronave acerca del punto en que terminará la aproximación con radar de vigilancia" B

- OPCION A:** final o antes de finalizar
- OPCION B:** comienzo o antes de comenzar
- OPCION C:** terminar o comenzar
- OPCION D:**
-

PREG20109083 (0035) La aproximación con radar de vigilancia terminará: B

- OPCION A:** antes de que la aeronave entre en un área continuamente confusa debido a tránsito esencial local.
- OPCION B:** antes de que la aeronave entre en un área continuamente confusa debido a ecos parásitos.
- OPCION C:** antes de que la aeronave entre en un área continuamente confusa debido a comunicaciones engañosas.
- OPCION D:**
-

PREG20109084 (0036) La aproximación con radar de vigilancia terminará: A

- OPCION A:** a una distancia de 4 km (2 NM) del punto de toma de contacto.
- OPCION B:** a una distancia de 2 km (1 NM) del punto de toma de contacto.
- OPCION C:** a una distancia de 1 km (0.5 NM) del punto de toma de contacto.
- OPCION D:**
-

PREG20109085 (0037) La aproximación con radar de vigilancia terminará: C

- OPCION A:** cuando el piloto notifique que no ve la pista y puede efectuar una aproximación frustrada.
- OPCION B:** cuando el piloto notifique que ve no la pista y puede efectuar un aterrizaje instrumental.
- OPCION C:** cuando el piloto notifique que ve la pista y puede efectuar un aterrizaje visualmente.
- OPCION D:**
-

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20109086 (0038) | Como medida de emergencia, puede recurrirse temporalmente al uso-----, si no pudiera proporcionarse inmediatamente la separación normal basada en los procedimientos. | A |
| OPCION A: | de niveles de vuelo espaciados la mitad de la separación vertical mínima aplicable | |
| OPCION B: | de niveles de vuelo espaciados el doble de la separación vertical mínima aplicable | |
| OPCION C: | de niveles de vuelo espaciados 500 pies. | |
| OPCION D: | | |
| <hr/> | | |
| PREG20109087 (0039) | Informacion de transito: ningùn tránsito notificado | B |
| OPCION A: | No traffic reported | |
| OPCION B: | No reported traffic | |
| OPCION C: | Not reported traffic | |
| OPCION D: | | |
| <hr/> | | |
| PREG20109088 (0040) | Notifique si es capaz de aceptar aproximacion visual pista uno cinco | C |
| OPCION A: | report if able to perform visual approach to runway one five | |
| OPCION B: | advise ready to accept visual approach runway one five | |
| OPCION C: | advise able to accept visual approach runway one five | |
| OPCION D: | | |
| <hr/> | | |
| PREG20109089 (0041) | Para indentificaciòn viire derecha rumbo 170 | C |
| OPCION A: | for identification turn left heading 170 | |
| OPCION B: | for identification right turn heading 170 | |
| OPCION C: | for identification turn right heading 170 | |
| OPCION D: | | |
| <hr/> | | |
| PREG20109090 (0042) | Posicion 10 millas al norte de TIMOR | B |
| OPCION A: | position 10 nautical milles north of TIMOR | |
| OPCION B: | position 10 nautical milles of TIMOR northbound | |

OPCION C: position 10 nautical milles of TIMOR

OPCION D:

PREG20109091 (0043) Vire izquierda 30 grados por tránsito a las dos rumbo sur A

OPCION A: Turn left 30 degrees due traffic at two o'clock southbound

OPCION B: Left turn 30 degrees due traffic at two o'clock southbound

OPCION C: Turn left 30 degrees due traffic southbound at two o'clock

OPCION D:

PREG20109092 (0044) reduzca a velocidad minima limpia C

OPCION A: reduce minimum approach speed

OPCION B: reduce to clean speed

OPCION C: reduce to minimum clean speed

OPCION D:

PREG20109093 (0045) Vire derecha inmediatamente rumbo 170 para evitar tránsito no identificado a las dos 10 millas B

OPCION A: right turn immediately heading 170 to avoid unidentified traffic two o'clock 10 milles

OPCION B: turn right immediately heading 170 to avoid unidentified traffic two o'clock 10 milles

OPCION C: turn right immediately heading 170 to avoid traffic two o'clock 10 milles unidentified

OPCION D:

PREG20109094 (0046) vectores para aproximacion visual pista uno cinco notifique pista a la vista C

OPCION A: Vectoring for visual approach report runway one five in sight

OPCION B: Vectors for visual approach runway one five report runway in sight

OPCION C: Vectoring for visual approach runway one five report runway in sight

OPCION D:

PREG20109095 (0047) Este viraje le hara cruzar por rumbo 153 del localizador para separacion A

OPCION A: This turn will take you throught one five tree heading of localizer due spacing

OPCION B: This turn will take you pass throught one five tree heading of localizer due spacing

OPCION C: This turn will take you cross one five tree heading of localizer due spacing

OPCION D:

PREG20109096 (0048) Ajuste regimen de descenso A

OPCION A: adjust rate of descent

OPCION B: adjust descent rate

OPCION C: adjust descending rate

OPCION D:

PREG20109097 (0049) Notifique capacidad de transponder B

OPCION A: report transponder capability

OPCION B: advise transponder capability

OPCION C: advise transponder capacity

OPCION D:

PREG20109098 (0050) Reactive transponder modo CHARLIE C

OPCION A: Reset transponder mode CHARLIE

OPCION B: Reset squawk transponder mode CHARLIE

OPCION C: Reset squawk CHARLIE

OPCION D:

PREG20109099 (0051) Interrumpa transponder modo CHARLIE, indicacion erronea B

OPCION A: Stop CHARLIE squack wrong indication

OPCION B: Stop squawk CHARLIE wrong indication

OPCION C: Wrong indication stop squawk CHARLIE

OPCION D:

PREG20109100 Transponder 5640 e identifique A
(0052)

OPCION A: squawk 5640 and ident

OPCION B: Squawk 5640 for ident

OPCION C: squawk 5640 for identification

OPCION D:

PREG20109101 Transponder MAYDAY codigo 7700 B
(0053)

OPCION A: Transponder MAYDAY codigo 7700

OPCION B: Squawk MAYDAY code 7700

OPCION C: Squawk MAYDAY 7700

OPCION D:
