

TEMA: 0068 CFI - VUELO Y NAVEGACIÓN EN RUTA

COD PREG: PREG20076101
PREGUNTA: Tras volar 150 millas desde el punto de partida, la posición de la aeronave se ubica a 8 millas fuera de curso. ¿Qué corrección total aproximada debe hacerse para retornar al destino si falta 160 millas por volar?
RPTA: A
OPCION A: 6°.
OPCION B: 9°.
OPCION C: 12°.

PREG20076104 Si un rumbo verdadero de 350° origina un track sobre el terreno de 335°, y una velocidad aérea verdadera de 140 nudos origina una velocidad sobre el terreno de 115 nudos, el viento sería de **B**
OPCION A: 015° y 30 nudos.
OPCION B: 035° y 40 nudos.
OPCION C: 290° y 40 nudos.

PREG20076099 ¿Cuánta distancia recorre una aeronave en 3 minutos y medio si su velocidad sobre el terreno es de 165 nudos? **B**
OPCION A: 5.8 millas náuticas.
OPCION B: 9.6 millas náuticas.
OPCION C: 12.8 millas náuticas.

PREG20076098 ¿Cuánta distancia recorre una aeronave en 2 minutos y medio con una velocidad sobre el terreno de 98 nudos? **C**
OPCION A: 2.45 millas náuticas.
OPCION B: 3.35 millas náuticas.
OPCION C: 4.08 millas náuticas.

PREG20076097 En un vuelo cross-country, se cruza por el punto X a las 1550 horas, habiéndose planificado cruzar por el punto Y a las 1620 horas. Emplear la siguiente información para determinar la velocidad aérea indicada necesaria para llegar al punto Y de acuerdo a lo programado. **B**
Distancia entre X e Y 70 millas náuticas
Viento pronosticado 115° a 25 nudos
Altitud de presión 9,000 pies
Temperatura ambiental -05°C
Curso verdadero 088°

La velocidad aérea indicada necesaria sería aproximadamente

-
- OPCION A:** 138 nudos.
OPCION B: 143 nudos.
OPCION C: 162 nudos.
-

PREG20076100 Tras volar 141 millas desde el punto de partida, la posición de la aeronave se ubica a 11 millas fuera de curso. ¿Qué corrección total aproximada debe hacerse para retornar al destino si falta 71 millas por volar? C

- OPCION A:** 8°.
OPCION B: 11°.
OPCION C: 14°.
-

PREG20076114 DADO QUE: B

Curso verdadero
238°
Variación 3°W
Velocidad aérea indicada 160
nudos
Temperatura ambiental
-15°C
Altitud de presión 8,000
pies
Viento pronosticado 160° a 25
nudos

Bajo estas condiciones, el rumbo magnético y la velocidad sobre el terreno serían aproximadamente

- OPCION A:** 224° y 171 nudos.
OPCION B: 233° y 171 nudos.
OPCION C: 241° y 178 nudos.
-

PREG20076115 (Ver Fig. 41) A
¿Cuál sería la marcación relativa a la estación al interceptar la marcación magnética de 180° a la estación si se mantiene un rumbo magnético de 050° y recibe una indicación 5 de ADF?

- OPCION A:** 130°.
OPCION B: 230°.
OPCION C: 310°.
-

PREG20076113	DADO QUE:	A
	Curso verdadero 330° Variación 15°E Velocidad aérea indicada 160 nudos Temperatura ambiental -10°C Altitud de presión 4,500 pies Viento pronosticado 090° a 25 nudos	
	Bajo estas condiciones, el rumbo magnético y la velocidad sobre el terreno serían aproximadamente	
OPCION A:	323° y 177 nudos.	
OPCION B:	332° y 166 nudos.	
OPCION C:	340° y 177 nudos.	

PREG20076109	Al convertir de curso magnético a curso verdadero, un piloto debe	A
OPCION A:	sumar la variación oriental no obstante el rumbo.	
OPCION B:	sumar la variación occidental no obstante el rumbo.	
OPCION C:	restar la variación oriental al estar sobre el rumbo de 360°.	

PREG20076111	La diferencia angular entre el norte verdadero y el norte magnético es	B
OPCION A:	la desviación magnética.	
OPCION B:	la variación magnética.	
OPCION C:	el error de aceleración del compás.	

PREG20076110	Al convertir de rumbo verdadero a curso verdadero, un piloto debe	C
OPCION A:	sumar el ángulo de corrección de viento de la derecha.	
OPCION B:	sumar el ángulo de corrección de desviación de la izquierda.	
OPCION C:	restar el ángulo de corrección de viento de la derecha.	

PREG20076116	(Ver Fig. 41) ¿Cuál sería la marcación relativa a la estación al interceptar la marcación magnética de 090° a la estación si se mantiene un rumbo magnético de 170° y recibe una indicación 1 de ADF?	C
OPCION A:	260°.	
OPCION B:	270°.	
OPCION C:	280°.	

PREG20076112	DADO QUE: Curso verdadero 258° Variación 10°E Velocidad aérea indicada 142 nudos Temperatura ambiental +05°C Altitud de presión 6,500 pies Viento pronosticado 350° a 30 nudos Bajo estas condiciones, el rumbo magnético y la velocidad sobre el terreno serían aproximadamente OPCION A: 260° y 155 nudos. OPCION B: 270° y 157 nudos. OPCION C: 280° y 155 nudos.	A
PREG20076117	(Ver Fig. 41) ¿A qué rumbo debe virar la aeronave para interceptar la marcación de 150° desde la estación a un ángulo de 30° si se encuentra en un rumbo magnético de 030° y recibe una indicación 5 de ADF? OPCION A: 210°. OPCION B: 180°. OPCION C: 120°.	C
PREG20076121	(Ver Fig. 41) ¿Cuál indicador de ADF señala una marcación magnética de 090° a la estación si se encuentra en un rumbo magnético de 045°? OPCION A: 1. OPCION B: 4. OPCION C: 5.	C
PREG20076119	(Ver Fig. 41) ¿Cuál sería la marcación magnética a la estación si se encuentra en un rumbo magnético de 240° y recibe una indicación 2 de ADF? OPCION A: 180°. OPCION B: 240°. OPCION C: 360°.	B
PREG20076120	(Ver Fig. 41) ¿Cuál sería la marcación magnética a la estación si se encuentra en un rumbo magnético de 310° y recibe una indicación 3 de ADF? OPCION A: 085°. OPCION B: 135°. OPCION C: 315°.	A

PREG20076122	Al desviarse a un aeropuerto alternativo debido a una emergencia, los pilotos deben	C
OPCION A:	confiar en el radio como método primario de navegación.	
OPCION B:	culminar todo el plotteo, las mediciones y los cálculos correspondientes antes de la desviación propiamente dicha.	
OPCION C:	aplicar los cálculos más apropiados así como los estimados y otros procedimientos de la misma índole con la finalidad de desviarse al nuevo curso tan pronto como sea posible.	

PREG20076123	¿A cuántas millas fuera de curso se encuentra si está a 30 millas del transmisor de NDB y el ADF indica 3° fuera de curso?	A
OPCION A:	1.5.	
OPCION B:	3.	
OPCION C:	6.	

PREG20076124	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto al traqueo de una marcación deseada al emplear el ADF en condiciones de viento cruzado?	C
OPCION A:	Para traquear saliendo, se debe hacer correcciones de rumbo alejándose del puntero de ADF.	
OPCION B:	Al encontrarse en el track deseado entrando habiendo establecido la adecuada corrección de deriva, el puntero del ADF deflecha al lado barlovento de la posición de nariz.	
OPCION C:	Al encontrarse en el track deseado saliendo habiendo establecido la adecuada corrección de deriva, el puntero del ADF deflecha al lado barlovento de la posición de cola.	

PREG20076125	Se sintoniza el ADF a una NDB y la marcación relativa varía de 090° a 100° en 1.5 minutos de tiempo transcurrido. El tiempo en ruta hacia la estación sería	B
OPCION A:	6 minutos.	
OPCION B:	9 minutos.	
OPCION C:	15 minutos.	

PREG20076126	El ADF indica una variación de marcación de punta de ala de 5° en 2.5 minutos de tiempo transcurrido. Si la velocidad aérea verdadera es 125 nudos, la distancia hacia la estación sería	C
OPCION A:	31.2 millas náuticas.	
OPCION B:	56.5 millas náuticas.	
OPCION C:	62.5 millas náuticas.	

PREG20076108	Al hacer la conversión de curso verdadero a rumbo magnético, un piloto debe	B
OPCION A:	restar la variación oriental y el ángulo de corrección de viento de la derecha.	

OPCION B: sumar la variación occidental y restar el ángulo de corrección de viento de la izquierda.

OPCION C: restar la variación occidental y sumar el ángulo de corrección de viento de la derecha.

PREG20076118 (Ver Fig. 41) C
¿A qué rumbo debe virar la aeronave para interceptar la marcación de 350° desde la estación a un ángulo de 20° si se encuentra en un rumbo magnético de 270° y recibe una indicación 2 de ADF?

OPCION A: 190°.

OPCION B: 290°.

OPCION C: 330°.

PREG20076127 Las NDBs suelen operar en el rango de frecuencia de A

OPCION A: 190 a 535 KHz.

OPCION B: 400 a 1020 Hz.

OPCION C: 962 a 1213 MHz.

PREG20076107 Al planificar la distancia de un vuelo, se debe hacer las mediciones de curso verdadero en una carta aeronáutica a partir del meridiano cercano al punto medio del curso, pues los: B

OPCION A: valores de las líneas isogónicas cambian de punto a punto.

OPCION B: ángulos formados por las líneas de longitud y la línea del curso varían de punto a punto.

OPCION C: ángulos formados por las líneas isogónicas y las líneas de latitud varían de punto a punto.

PREG20076105 Si un rumbo verdadero de 230° origina un track sobre el terreno de 250°, y una velocidad aérea verdadera de 160 nudos origina una velocidad sobre el terreno de 175 nudos, el viento sería de A

OPCION A: 135° y 59 nudos.

OPCION B: 165° y 60 nudos.

OPCION C: 343° y 60 nudos.

PREG20076106 ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a longitud y latitud? B

OPCION A: Las líneas de longitud son paralelas al Ecuador.

OPCION B: Las líneas de longitud cruzan el Ecuador en ángulos rectos.

OPCION C: La línea de latitud de 0° pasa por Greenwich, Inglaterra.

PREG20076086

DADO QUE:

B

Trayectoria de partida
recta
Hora de despegue
1030DST
Vientos en el ascenso 180° a 30
nudos
Curso verdadero en el ascenso
160°
Elevación del aeropuerto 1,500
pies
Velocidad aérea verdadera 125
nudos
Régimen de ascenso 500 pies por
minuto

¿Cuál sería la distancia y hora para llegar a 8,500 pies MSL?

OPCION A: 20 millas náuticas y 1047DST.

OPCION B: 23 millas náuticas y 1044DST.

OPCION C: 25 millas náuticas y 1047DST.

PREG20076087

DADO QUE:

C

Trayectoria de partida
recta
Hora de despegue 1435Z
Vientos en el ascenso 175° a 25
nudos
Curso verdadero en el ascenso
155°
Elevación del aeropuerto 2,000
pies
Velocidad aérea verdadera 130
nudos
Régimen de ascenso 500 pies por
minuto

¿Cuál sería la distancia y hora para llegar a 8,000 pies MSL?

OPCION A: 27 millas náuticas y 1455Z.

OPCION B: 24 millas náuticas y 1452Z.

OPCION C: 21 millas náuticas y 1447Z.

PREG20076088 DADO QUE: C

Distancia 300 millas
estatuto
Curso verdadero
260°
Viento 245° a 45 nudos
Velocidad aérea verdadera 119
MPH
Régimen de consumo de combustible 12.7
gal/hr

¿Cuál sería la velocidad sobre el terreno aproximada y cantidad de combustible consumido?

OPCION A: 75 nudos; 49.1 galones.

OPCION B: 84 MPH; 46.1 galones.

OPCION C: 75 MPH; 50.8 galones.

PREG20076089 DADO QUE: B

Distancia 200 NM
Curso verdadero 320°
Viento 215° a 25 nudos
Velocidad aérea verdadera 116 Kts
Régimen de consumo de combustible 19 gal/hr

¿Cuál sería la velocidad sobre el terreno aproximada y cantidad de combustible consumido?

OPCION A: 132 Nudos (Kts); 28.9 galones.

OPCION B: 120 Nudos (Kts) MPH; 31.7 galones.

OPCION C: 115 nudos (Kts); 33.1 galones.

PREG20076090 DADO QUE: B

Combustible utilizable en el despegue 36
galones
Régimen de consumo de combustible 12.4 galones por
hora
Velocidad constante sobre el terreno 140
nudos
Tiempo de vuelo desde el despegue 48
minutos

¿A cuánta distancia puede volar una aeronave en VFR diurno de acuerdo al CFR 14 Parte 91?

OPCION A: 294 millas náuticas.

OPCION B: 224 millas náuticas.

OPCION C: 189 millas náuticas.

PREG20076092 DADO QUE: C

Combustible utilizable en el despegue 40 galones
Régimen de consumo de combustible 12.2 galones por hora
Velocidad constante sobre el terreno 120 nudos
Tiempo de vuelo desde el despegue 1 hora 30 minutos

¿A cuánta distancia puede volar una aeronave en VFR nocturno de acuerdo al CFR 14 Parte 91?

- OPCION A:** 216 millas náuticas.
 - OPCION B:** 156 millas náuticas.
 - OPCION C:** 121 millas náuticas.
-

PREG20076093 ¿Cuánto combustible se necesita para que una aeronave recorra 620 millas náuticas si su consumo de combustible es 15.3 galones por hora y su velocidad sobre el terreno es 167 nudos? C

- OPCION A:** 63 galones.
 - OPCION B:** 60 galones.
 - OPCION C:** 57 galones.
-

PREG20076094 ¿Cuánto combustible se necesita para que una aeronave recorra 457 millas náuticas si su consumo es 91 libras de combustible por hora y su velocidad sobre el terreno es 168 nudos? C

- OPCION A:** 291 libras.
 - OPCION B:** 265 libras.
 - OPCION C:** 248 libras.
-

PREG20076091 DADO QUE: A

Combustible utilizable en el despegue 36 galones
Régimen de consumo de combustible 12.4 galones por hora
Velocidad constante sobre el terreno 140 nudos
Tiempo de vuelo desde el despegue 48 minutos

¿A cuánta distancia puede volar una aeronave en VFR nocturno de acuerdo al CFR 14 Parte 91?

- OPCION A:** 189 millas náuticas.
 - OPCION B:** 224 millas náuticas.
 - OPCION C:** 294 millas náuticas.
-

PREG20076096 En un vuelo cross-country, se cruza por el punto X a las 1015 horas, habiéndose planificado cruzar por el punto Y a las 1025 horas. Emplear la siguiente información para determinar la velocidad aérea indicada necesaria para llegar al punto Y de acuerdo a lo programado. C

Distancia entre X e Y 27 millas
náuticas
Viento pronosticado 240° a 30
nudos
Altitud de presión 5,500
pies
Temperatura ambiental
+05°C
Curso verdadero
100°

La velocidad aérea indicada necesaria sería aproximadamente

- OPCION A:** 162 nudos.
- OPCION B:** 140 nudos.
- OPCION C:** 128 nudos.

PREG20076095 En un vuelo cross-country, se cruza por el punto A a las 1500 horas, habiéndose planificado cruzar por el punto B a las 1530 horas. Emplear la siguiente información para determinar la velocidad aérea indicada necesaria para llegar al punto B de acuerdo a lo programado. B

Distancia entre A y B 70 millas
náuticas
Viento pronosticado 310° a 15
nudos
Altitud de presión 8,000
pies
Temperatura ambiental
-10°C
Curso verdadero
270°

La velocidad aérea indicada necesaria sería aproximadamente

- OPCION A:** 126 nudos.
- OPCION B:** 137 nudos.
- OPCION C:** 152 nudos.

PREG20076103 Si un rumbo verdadero de 135° origina un track sobre el terreno de 130°, y una velocidad aérea verdadera de 135 nudos origina una velocidad sobre el terreno de 140 nudos, el viento sería de C

- OPCION A:** 019° y 12 nudos.
- OPCION B:** 200° y 13 nudos.
- OPCION C:** 246° y 13 nudos.

PREG20076102	Tras volar 240 millas desde el punto de partida, la posición de la aeronave se ubica a 25 millas fuera de curso. ¿Qué corrección total aproximada debe hacerse para retornar al destino si falta 100 millas por volar?	B
OPCION A:	15°.	
OPCION B:	21°.	
OPCION C:	30°.	
