

TEMA: TEM2024102912 NAVEGACIÓN 2023  
1

| COD PREG:            | PREGUNTA:                                                                                                                                                                                                                          | RPTA: |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| PREG20241104031<br>1 | COD-PREG 4044 ¿Qué datos deben ser registrados en la bitácora de avión o en otros documentos pertinentes por parte del piloto que realiza operaciones VOR para efectos de operaciones IFR?                                         | B     |
| OPCION A:            | El nombre o identificación del VOR, fecha del chequeo, cantidad de error de curso y firma.                                                                                                                                         |       |
| OPCION B:            | Lugar del chequeo operacional, cantidad de error de curso, fecha del chequeo y firma.                                                                                                                                              |       |
| OPCION C:            | Fecha del chequeo, nombre o identificación del VOR y cantidad de error de curso.                                                                                                                                                   |       |
| PREG20241104031<br>2 | COD-PREG 4046 ¿Qué debe anotar en la bitácora u otro registro permanente de la aeronave el piloto que efectúa el chequeo VOR operacional?                                                                                          | A     |
| OPCION A:            | La fecha, lugar, error de marcación y firma.                                                                                                                                                                                       |       |
| OPCION B:            | La fecha, frecuencia del VOR, cantidad de horas de vuelo desde el último chequeo y firma.                                                                                                                                          |       |
| OPCION C:            | La fecha, lugar, satisfactorio o insatisfactorio y firma.                                                                                                                                                                          |       |
| PREG20241104031<br>3 | COD-PREG 4054 Al efectuar un chequeo operacional de VOR en vuelo, ¿cuál es la máxima tolerancia permisible entre los dos indicadores de un sistema de VOR doble (unidades independientes una de la otra a excepción de la antena)? | A     |
| OPCION A:            | 4° entre las dos marcaciones que indica un VOR.                                                                                                                                                                                    |       |
| OPCION B:            | ±4° si se sintoniza radiales idénticos de un VOR.                                                                                                                                                                                  |       |
| OPCION C:            | 6° entre los radiales que indica un VOR.                                                                                                                                                                                           |       |
| PREG20241104031<br>4 | COD-PREG 4069 ¿Qué es un punto de ruta (waypoint) cuando se utiliza para un vuelo IFR?                                                                                                                                             | A     |
| OPCION A:            | Una posición geográfica determinada que se utiliza para una ruta RNAV en una aproximación instrumental RNAV.                                                                                                                       |       |
| OPCION B:            | Un punto de reporte definido por la intersección de dos radiales de VOR.                                                                                                                                                           |       |
| OPCION C:            | Un lugar en las aerovías V que sólo puede ser identificado por señales de VOR y DME.                                                                                                                                               |       |
| PREG20241104031<br>5 | COD-PREG 4948 Durante las operaciones IFR en ruta y en la terminal utilizando un sistema GPS aprobado para navegación, en instalaciones de navegación basadas en tierra:                                                           | B     |
| OPCION A:            | sólo se requieren durante la parte de aproximación del vuelo.                                                                                                                                                                      |       |
| OPCION B:            | debe estar operativo a lo largo de toda la ruta.                                                                                                                                                                                   |       |
| OPCION C:            | debe estar operativo solo si RAIM predice un corte.                                                                                                                                                                                |       |

---

PREG20241104031 COD-PREG 4548 ¿Qué desviación angular con respecto a la línea central de un curso de VOR representa una deflexión de escala total del CDI? C

OPCION A: 4°.

OPCION B: 5°.

OPCION C: 10°.

---

PREG20241104031 COD-PREG 4549 ¿Cuáles de los siguientes debe considerarse como C  
9 pasaje por la estación al usar el VOR para la navegación?

OPCION A: El primer movimiento del CDI cuando el avión ingresa a la zona de confusión.

OPCION B: El momento en que el indicador de TO-FROM se pone en blanco.

OPCION C: La primera inversión positiva y completa del indicador de TO-FROM.

---

PREG20241104032 COD-PREG 4550 ¿Cuáles de los siguientes debe considerarse como C  
0 pasaje por la estación al usar el VOR?

OPCION A: La primera fluctuación del indicador de TO-FROM y del CDI al aproximarse a la estación.

OPCION B: La primera deflexión de escala total del CDI.

OPCION C: La primera inversión completa del indicador de TO-FROM.

---

PREG20241104032 COD-PREG 4551 Al chequear la sensibilidad de un receptor de VOR, C  
1 la cantidad de grados en la variación de curso en tanto el OBS gira para mover el CDI desde el centro hasta el último punto en cualesquier lados debe ser entre:

OPCION A: 5° y 6°.

OPCION B: 8° y 10°.

OPCION C: 10° y 12°.

---

PREG20241104032 COD-PREG 4337 Ver Figura 64. El CDI está centrado. ¿Cuáles A  
2 indicaciones en los receptores de VOR No.1 y No.2 sobre el Aeropuerto Regional de Lafayette cumplirían los requisitos del chequeo de receptor del VOR?

| VOR   | TO/FROM | VOR   | TO/FROM |
|-------|---------|-------|---------|
| No. 1 |         | No. 2 |         |

OPCION A: 162° TO 346° FROM

OPCION B: 160° FROM 162° FROM

OPCION C: 341° FROM 330° FROM

---

PREG20241104032 COD-PREG 4362 Ver Figura 76 ¿Cuál indicación sería un chequeo de C  
4 precisión aceptable de ambos receptores de VOR si el avión se ubica en el punto de chequeo de receptor VOR en el Aeropuerto Regional de Helena?

OPCION A: A.

OPCION B: B.

OPCION C: C.

|                      |                                                                                                                                                                              |   |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| PREG20241104032<br>5 | COD-PREG 4372 ¿Cuál es la máxima tolerancia permitida para un chequeo operacional de equipo VOR al utilizar un VOT?                                                          | A |
| OPCION A:            | ±4°.                                                                                                                                                                         |   |
| OPCION B:            | ±6°.                                                                                                                                                                         |   |
| OPCION C:            | ±8°.                                                                                                                                                                         |   |
| PREG20241104032<br>6 | COD-PREG 4684.1 ¿Cuáles son los principales beneficios de la navegación de área basada por satélite (RNAV)?                                                                  | A |
| OPCION A:            | Proporciona rutas y altitudes óptimas.                                                                                                                                       |   |
| OPCION B:            | La sintonización de radio y la comunicación con el controlador son minimizado.                                                                                               |   |
| OPCION C:            | No se requieren las rutas de llegada ni los procedimientos de salida estándar de la terminal.                                                                                |   |
| PREG20241104032<br>7 | COD-PREG 4376 Al usar un VOT para efectuar un chequeo al receptor del VOR, el CDI debe estar centrado y el OBS debe indicar que la aeronave se encuentra en el radial:       | C |
| OPCION A:            | 90                                                                                                                                                                           |   |
| OPCION B:            | 180                                                                                                                                                                          |   |
| OPCION C:            | 360                                                                                                                                                                          |   |
| PREG20241104032<br>8 | COD-PREG 4377 ¿Cómo debe el piloto efectuar un chequeo al receptor del VOR cuando la aeronave se encuentra en el punto de chequeo designado en la superficie del aeropuerto? | B |
| OPCION A:            | Ajustar el OBS a 180° ±4°; el CDI debe centrarse con una indicación de FROM.                                                                                                 |   |
| OPCION B:            | Ajustar el OBS al radial designado. El CDI debe centrarse dentro de ±4° de dicho radial con una indicación de FROM.                                                          |   |
| OPCION C:            | Teniendo enrumbada la aeronave directamente hacia el VOR y ajustando el OBS a 000°, el CDI debe centrarse dentro de ±4° de dicho radial con una indicación de TO.            |   |
| PREG20241104032<br>9 | COD-PREG 4684.5 Su sistema de aviónica ofrece funciones de asesoramiento VNAV, pero no utiliza sistemas WAAS o baro-VNAV. ¿Qué afirmación es verdadera?                      | B |
| OPCION A:            | Puede utilizar su sistema de aviónica para ejecutar aproximaciones a los mínimos LNAV / VNAV.                                                                                |   |
| OPCION B:            | Su sistema de aviónica no se puede utilizar para ejecutar aproximaciones a mínimos LNAV / VNAV.                                                                              |   |
| OPCION C:            | Puede utilizar su sistema de aviónica para ejecutar aproximaciones a los mínimos LNAV / VNAV y LPV.                                                                          |   |
| PREG20241104033<br>0 | COD-PREG 4382 Ver Figura 81 ¿Qué ilustración indica que los VORs son adecuados al chequear un sistema VOR dual utilizando un VOT?                                            | A |
| OPCION A:            | 1                                                                                                                                                                            |   |

**OPCION B:** 2  
**OPCION C:** 4

PREG20241104033 1 COD-PREG 4383 Estando en el aire, ¿cuál es la máxima variación permisible entre las dos marcaciones indicadas al chequear un sistema de VOR contra el otro? B

**OPCION A:**  $\pm 4^\circ$  si está sintonizado con radiales idénticos de un VOR.  
**OPCION B:**  $4^\circ$  entre las dos marcaciones que indica un VOR.  
**OPCION C:**  $\pm 6^\circ$  si está sintonizado con radiales idénticos de un VOR.

PREG20241104033 2 COD-PREG 4384 ¿Cómo debe el piloto efectuar un chequeo al receptor del VOR cuando la aeronave se encuentra en el punto de chequeo designado en la superficie del aeropuerto? B

**OPCION A:** Teniendo enrumada la aeronave directamente hacia el VOR y ajustando el OBS a  $000^\circ$ , el CDI debe centrarse dentro de  $\pm 4^\circ$  de dicho radial con una indicación de TO.  
**OPCION B:** Ajustar el OBS al radial designado. El CDI debe centrarse dentro de  $\pm 4^\circ$  de dicho radial con una indicación de FROM.  
**OPCION C:** Ajustar el OBS a  $180^\circ \pm 4^\circ$ ; el CDI debe centrarse con una indicación de FROM.

PREG20241104033 3 COD-PREG 4385 Ver Figura 82 ¿Cuál es un rango aceptable de precisión al efectuar un chequeo operacional de VORs duales utilizando un sistema contra el otro? C

**OPCION A:** 1  
**OPCION B:** 2  
**OPCION C:** 4

PREG20241104033 4 COD-PREG 4386 ¿Dónde se puede encontrar la frecuencia de VOT de un aeropuerto específico? B

**OPCION A:** En la Carta IAP y en el Directorio de Aeropuertos e Instalaciones.  
**OPCION B:** Sólo en el Directorio de Aeropuertos e Instalaciones.  
**OPCION C:** En el Directorio de Aeropuertos e Instalaciones y en el Panel de Comunicación de Voz A/G de la Carta de Baja Altitud en Ruta.

PREG20241104033 5 COD-PREG 4387 ¿Cuáles indicaciones constituyen tolerancias aceptables al chequear ambos receptores VOR mediante el uso de un VOT? C

**OPCION A:**  $360^\circ$  TO y  $003^\circ$ , respectivamente.  
**OPCION B:**  $001^\circ$  FROM y  $005^\circ$  FROM, respectivamente.  
**OPCION C:**  $176^\circ$  TO y  $003^\circ$  FROM, respectivamente.

PREG20241104033 6 COD-PREG 4397 ¿Qué distancia visualiza el indicador de DME? A

**OPCION A:** Distancia de rango de declive en NM.  
**OPCION B:** Distancia de rango de declive en SM.

---

**OPCION C:** Distancia directa de línea de visión desde la aeronave al VORTAC en NM.

---

PREG20241104033 COD-PREG 4947.2 Un sistema GPS de mano: B  
7

**OPCION A:** puede utilizarse para operaciones IFR en condiciones meteorológicas VFR.

**OPCION B:** no está autorizado para la navegación IFR.

**OPCION C:** se puede utilizar en condiciones meteorológicas IFR solo para la navegación en ruta.

---

PREG20241104033 COD-PREG 4949.3 En una aeronave técnicamente avanzada (TAA), el A  
8 mensaje de advertencia típico es un:

**OPCION A:** indicación roja intermitente con tono repetitivo.

**OPCION B:** indicación amarilla con un solo tono.

**OPCION C:** indicación blanca o verde sin tono.

---

PREG20241104033 COD-PREG 4949.1 En una aproximación GPS, el GPS / HSI muestra C  
9 una bandera LNAV / VNAV. ¿Qué deberías hacer?

**OPCION A:** Descienda al punto de aproximación frustrada LNAV MDA.

**OPCION B:** Siga la senda de planeo hasta LNAV / VNAV DA.

**OPCION C:** Ejecutar la aproximación frustrada.

---

PREG20241104034 COD-PREG 4411 Cierta estación de VOR es objeto de un C  
0 mantenimiento de rutina. Ello se evidencia mediante la:

**OPCION A:** remoción de la característica de navegación.

**OPCION B:** emisión de una señal de alerta de mantenimiento en el canal de voz.

**OPCION C:** remoción de la característica de identificación.

---

PREG20241104034 COD-PREG 4413 ¿Qué indicación de DME debe recibir si se B  
1 encuentra directamente sobre un VORTAC a aproximadamente 6,000 pies AGL?

**OPCION A:** 0

**OPCION B:** 1

**OPCION C:** 1.3.

---

PREG20241104034 COD-PREG 4410 ¿Qué indicación debe recibir un piloto si una A  
3 estación de VOR se encuentra bajo mantenimiento y puede ser considerada como no confiable?

**OPCION A:** Ninguna identificación codificada pero posibles indicaciones de navegación.

**OPCION B:** Identificación codificada pero ninguna indicación de navegación.

**OPCION C:** Una voz grabada en la frecuencia de VOR la cual anuncia que el VOR está fuera de servicio por mantenimiento.

---

---

PREG20241104034 COD-PREG 4412 ¿Qué significa recibir de un VORTAC una identificación simple codificada sólo una vez aproximadamente cada 30 segundos? C

**OPCION A:** Los componentes de VOR y de DME se encuentran operativos.

**OPCION B:** Los componentes tanto de VOR como de DME se encuentran operativos; sin embargo, la identificación por voz está fuera de servicio.

**OPCION C:** El componente de DME se encuentra operativo y el de VOR, inoperativo.

---

PREG20241104034 COD-PREG 4472 Como regla fija, para reducir al mínimo el error de alcance inclinado del DME, ¿a cuánta distancia de la estación debe considerar que la lectura es exacta? B

**OPCION A:** Dos millas o más por cada 1,000 pies de altitud por encima de la estación.

**OPCION B:** Una o más millas o más por cada 1,000 pies de altitud por encima de la estación.

**OPCION C:** No se señala distancia específica ya que la recepción está a la vista.

---

PREG20241104034 COD-PREG 4552 Un receptor de VOR con sensibilidad normal de curso de cinco puntos muestra una deflexión de tres puntos a 30 millas náuticas de la estación. ¿A cuánta distancia de la línea central del curso se desplazaría aproximadamente la aeronave? B

**OPCION A:** 2 millas náuticas.

**OPCION B:** 3 millas náuticas.

**OPCION C:** 5 millas náuticas.

---

PREG20241104034 COD-PREG 4553 ¿Cuánto se aleja de la línea central de curso seleccionado una aeronave que se encuentra localizada a 30 millas de una estación de VOR y muestra una extensión de media escala? B

**OPCION A:** 1 1/2 millas.

**OPCION B:** 2 1/2 millas.

**OPCION C:** 3 1/2 millas.

---

PREG20241104034 COD-PREG 4554 ¿Qué desviación angular de una línea central de curso VOR representa una extensión de media escala del CDI? C

**OPCION A:** 2°.

**OPCION B:** 4°.

**OPCION C:** 5°.

---

PREG20241104034 COD-PREG 4556 Tras pasar un VORTAC, el CDI muestra una extensión de media escala hacia la derecha. ¿Cuál es la indicación si la extensión permanece constante por cierto período de tiempo? C

**OPCION A:** La aeronave se está acercando al radial.

**OPCION B:** Se ha fijado el OBS erróneamente en el curso recíproco.

**OPCION C:** La aeronave se está alejando del radial.

---

PREG20241104035 COD-PREG 4558 Ver Figura 95 ¿En qué radial se encuentra la aeronave según la indicación del NAV N°1? C

**OPCION A:** R-175.

**OPCION B:** R-165.

**OPCION C:** R-345.

---

PREG20241104035 COD-PREG 4559 Ver Figura 95. ¿Qué selección de OBS en el NAV No.1 centra el CDI y cambia la indicación de ambigüedad a TO? B

**OPCION A:** 175°.

**OPCION B:** 165°.

**OPCION C:** 345°.

---

PREG20241104035 COD-PREG 4560 Ver Figura 95. ¿Cuál es el desplazamiento lateral en grados desde el radial deseado en el NAV N°2? C

**OPCION A:** 1°.

**OPCION B:** 2°.

**OPCION C:** 4°.

---

PREG20241104035 COD-PREG 4561 Ver Figura 95. ¿Qué selección de OBS en el NAV No2 centra el CDI? A

**OPCION A:** 174°.

**OPCION B:** 166°.

**OPCION C:** 335°.

---

PREG20241104035 COD-PREG 4562 Ver Figura 95. ¿Qué selección de OBS en el NAV No. 2 centra el CDI y cambia la indicación de ambigüedad a TO? C

**OPCION A:** 166°.

**OPCION B:** 346°

**OPCION C:** 354°.

---

PREG20241104035 COD-PREG 4400.1 Está planificando un vuelo IFR fuera de las vías aéreas establecidas por debajo de los 18.000 pies MSL. ¿Si usa la navegación VOR para definir la ruta, la distancia máxima entre NAVAIDs debe ser? C

**OPCION A:** 40 NM.

**OPCION B:** 70 NM.

**OPCION C:** 80 NM.

---

PREG20241104036 COD-PREG 4573.1 Ver Figura 99. La información del punto de ruta GPS que se muestra en el HSI "E" indica que su posición es: C

**OPCION A:** suroeste, en el rumbo 350° hasta el waypoint.

**OPCION B:** oeste, en el rumbo 010° hacia el waypoint.

**OPCION C:** norte, en el rumbo de 190° hasta el waypoint.

---

PREG20241104036 COD-PREG 4601 Ver Figura 106. Se fija el selector de curso de toda B  
9 aeronave en 360°. ¿Qué aeronave tendría la indicación FROM en el  
medidor de ambigüedad y el CDI apuntando hacia la izquierda del  
centro?

**OPCION A:** 1

**OPCION B:** 2

**OPCION C:** 3

---

PREG20241104037 COD-PREG 4606 Ver Figura 109. ¿En qué dirección general desde el A  
0 VORTAC se ubica la aeronave?

**OPCION A:** Al noreste.

**OPCION B:** Al sureste.

**OPCION C:** Al suroeste.

---

PREG20241104037 COD-PREG 4607 Ver Figura 110. ¿En qué dirección general desde el C  
1 VORTAC se ubica la aeronave?

**OPCION A:** Suroeste.

**OPCION B:** Noroeste.

**OPCION C:** Noreste.

---

PREG20241104037 COD-PREG 4608 Ver Figura 111. ¿En qué dirección general desde el C  
2 VORTAC se ubica la aeronave?

**OPCION A:** Noreste.

**OPCION B:** Sureste.

**OPCION C:** Noroeste.

---

PREG20241104037 COD-PREG 4663 Si se coloca un VOR/DME bajo pares de frecuencia B  
3 y la parte del VOR está inoperativa, el identificador del DME repite a  
un intervalo de:

**OPCION A:** 20 segundos a 1020 Hz.

**OPCION B:** 30 segundos a 1350 Hz.

**OPCION C:** 60 segundos a 1350 Hz

---

PREG20241104037 COD-PREG 4666 La extensión de escala total de un CDI se suscita B  
4 cuando la barra o aguja de desviación de curso:

**OPCION A:** se extiende desde la izquierda de la escala hacia la derecha de la escala.

**OPCION B:** se extiende desde el centro de la escala a cualquiera de los lados lejos  
de la escala.

**OPCION C:** se extiende desde media escala a la izquierda a media escala hacia la  
derecha.

---

PREG20241104037 COD-PREG 4669 ¿Cómo determina un piloto si se dispone del DME A  
5 en un ILS/LOC?

- OPCION A:** El IAP indica un canal DME\TACAN en el recuadro de la frecuencia de LOC.
- OPCION B:** Se indica LOC\DME en el recuadro de la frecuencia de baja altitud en ruta.
- OPCION C:** Se dispone de las frecuencias de LOC\DME en el AIP.

PREG20241104037 6 COD-PREG 4684 Ver Figura 242. ¿Qué equipo mínimo de a bordo se requiere para estar operativo en la aproximación RNAV a la pista 36 en el Campo Adams? C

- OPCION A:** Un receptor RNAV aprobado que proporcione guía horizontal y vertical.
- OPCION B:** Un transponder y un receptor RNAV aprobado que proporcione guía horizontal y vertical.
- OPCION C:** Cualquier receptor RNAV aprobado.

PREG20241104037 8 COD-PREG 4704 ¿Cuál es el ancho de un curso SDF? B

- OPCION A:** Ya sea 3° o 6°.
- OPCION B:** Ya sea 6° o 12°.
- OPCION C:** Varía desde 5° a 10°.

PREG20241104037 9 COD-PREG 4747 Si El marcador externo ILS no funciona, puede sustituirlo por: A

- OPCION A:** un localizador de brújula o un radar de precisión.
- OPCION B:** radiales VOR que identifican la ubicación.
- OPCION C:** equipo de medición a distancia (DME).

PREG20241104038 0 COD-PREG 4773 Al traquear entrando en el localizador, ¿cuál de los siguientes es el procedimiento correcto con respecto a las correcciones por deriva? A

- OPCION A:** Se debe establecer las correcciones por deriva con exactitud antes de llegar al OM; asimismo, se debe completar la aproximación realizando correcciones de rumbo no mayores a 2°.
- OPCION B:** Se debe realizar las correcciones por deriva en incrementos de 5° luego de pasar el OM.
- OPCION C:** Se debe realizar las correcciones por deriva en incrementos de 10° luego de pasar el OM.

PREG20241104038 1 COD-PREG 4400 Para operaciones fuera de vías aéreas establecidas a 17,000 pies MSL en los Estados Unidos contiguos, las instalaciones de Clase (H) VORTAC utilizadas para definir una ruta directa de vuelo no deben estar más alejadas de: C

- OPCION A:** 75 NM.
- OPCION B:** 100 NM.
- OPCION C:** 200 NM.

---

PREG20241104038 4 COD-PREG 4981 Ver Figura 227. Está ejecutando la aproximación ILS RWY 35R del Centennial Airport (APA). ¿Cuál es su altitud de cruce en el marcador exterior? B

**OPCION A:** 2,092 pies MSL.

**OPCION B:** 7,977 pies MSL.

**OPCION C:** 8,000 pies MSL.

---

PREG20241104038 5 COD-PREG 4801.1 Su unidad FMS / RNAV basada en GPS a bordo tiene certificación IFR bajo TSO-C129 o TSO-C196. Su destino está por debajo de los mínimos para la aproximación GPS RNAV y procede a su alternativa presentada. Usted sabe qué: B

**OPCION A:** las unidades GPS certificadas bajo TSO-C129 no están autorizadas para requisitos de alternativa de aproximación; posteriormente, debe utilizar un procedimiento de aproximación basado en NAVAIDS terrestres.

**OPCION B:** una vez desviado al aeropuerto alternativo, puede realizar una aproximación basada en GPS siempre que haya es un NAVAID operativo en tierra y un receptor de a bordo apropiado para su uso como respaldo.

**OPCION C:** si su avión está equipado con un segundo TSO-GPS certificado C129 como respaldo en lugar de un receptor NAVAID terrestre, puede completar la aproximación incluso si el IAP se basa en NAVAIDS terrestres.

---

PREG20241104038 6 COD-PREG 4801 Al usar GPS para navegación y aproximaciones por instrumentos, cualquier aeropuerto alternativo requerido debe tener: C

**OPCION A:** autorización para realizar aproximaciones bajo IFR utilizando sistemas de aviónica GPS.

**OPCION B:** una aproximación GPS que se prevé que esté operativo y disponible en la ETA.

**OPCION C:** un procedimiento de aproximación por instrumentos operacionales aprobado que no sea GPS.

---

PREG20241104038 7 COD-PREG 4799.2 Como parte de la planificación previa al vuelo del GPS, se debe verificar la predicción de RAIM. Esto significa que: B

**OPCION A:** la disponibilidad de el RAIM está asegurada para toda la ruta de vuelo, incluida la aproximación por GPS a su destino.

**OPCION B:** se predice que el RAIM estará disponible para toda la ruta de vuelo, incluida la aproximación GPS a su destino.

**OPCION C:** si se prevé que el RAIM estará disponible, aún debe tienen capacidad ILS para utilizar una aproximación GPS.

---

PREG20241104038 8 COD-PREG 4044 ¿Qué datos deben ser registrados en el registro de la aeronave u otro registro apropiado por un piloto que realiza una verificación operativa VOR para operaciones IFR? B

**OPCION A:** Nombre del VOR o identificación, fecha del chequeo, cantidad de error de marcación y firma.

**OPCION B:** Lugar de la verificación operativa, cantidad de error de marcación, fecha de verificación y firma.

**OPCION C:** Fecha de la verificación, nombre o identificación del VOR, lugar de la verificación operativa y cantidad del error de rumbo.

PREG20241104038 9 COD-PREG 4799.1 Mientras se encuentra en una aproximación GPS, recibe un anuncio de RAIM sobre el estado de la confiabilidad de RAIM. Usted:

A

**OPCION A:** ejecute una aproximación frustrada inmediata independientemente de dónde se encuentre en la ruta de aproximación.

**OPCION B:** ejecute una aproximación frustrada inmediata solo si ha pasado el FAWP.

**OPCION C:** continúe la aproximación ya que tiene hasta 5 minutos de precisión de GPS para completar la aproximación después de recibir el anuncio.

PREG20241104039 0 COD-PREG 4799 Si el receptor del monitoreo autónomo de integridad (RAIM) no está disponible antes de comenzar una aproximación GPS, el piloto debe:

A

**OPCION A:** utilice un sistema de navegación o aproximación que no sea GPS para una aproximación.

**OPCION B:** continúe hasta el MAP y manténgalo presionado hasta que se recuperen los satélites.

**OPCION C:** continúe la aproximación, esperando recuperar los satélites antes de llegar al FAF.

PREG20241104039 1 COD-PREG 4378 Cuando la aguja del CDI está centrada durante una verificación de VOR en el aire, el selector omnidireccional y el indicador OBS deben leer:

B

**OPCION A:** dentro de 4° del radial seleccionado.

**OPCION B:** dentro de los 6° del radial seleccionado.

**OPCION C:** 0° TO, solo si se encuentra al sur del VOR.

PREG20241104039 2 COD-PREG 4389 ¿Cuál es la tolerancia máxima para la indicación VOR cuando el CDI está centrado y la aeronave está directamente sobre el checkpoint (punto de chequeo) en el aire?

A

**OPCION A:** Más o menos 6° del radial designado.

**OPCION B:** Más 6° o menos 4° del radial designado.

**OPCION C:** Más o menos 4° del radial designado.

PREG20241104039 3 COD-PREG 4987 Ver Figura 61. Determine su posición en relación con el glide slope (senda de planeo) y el rumbo del localizador:

C

**OPCION A:** por debajo de la senda de planeo y a la derecha del rumbo del localizador.

**OPCION B:** por encima de la senda de planeo ya la izquierda del rumbo del localizador.

**OPCION C:** por encima de la senda de planeo ya la derecha del rumbo del localizador.

---

PREG20241104039 COD-PREG 4054 Al realizar una verificación de VOR en el aire, ¿cuál A  
4 es la tolerancia máxima permitida entre los dos indicadores de un sistema VOR dual (unidades independientes entre sí, excepto la antena)?

**OPCION A:** 4° entre las dos marcaciones indicados de un VOR.

**OPCION B:** Más o menos 4° cuando se establece en radiales idénticos de un VOR.

**OPCION C:** 6° entre los dos radiales indicados de un VOR.

---

PREG20241104039 COD-PREG 4982 Se le ha otorgado la siguiente autorización de B  
5 aproximación: "N696US, está autorizado para la aproximación a la pista 7 izquierda de ILS, y la pista de paso (desplazamiento) lateral 7 derecha". ¿En qué momento se espera que comience la maniobra de paso lateral?

**OPCION A:** A la altitud mínima publicada para una aproximación en circuito.

**OPCION B:** Tan pronto como sea posible después de que la pista o el entorno de la pista esté a la vista.

**OPCION C:** En el localizador MDA mínimo y cuando la pista está a la vista.

---

PREG20241104039 COD-PREG 4947.1 Un GPS de mano es: C  
6

**OPCION A:** autorizado para uso IFR bajo VMC.

**OPCION B:** autorizado para uso IFR bajo IMC hasta que la pista esté a la vista.

**OPCION C:** no autorizado para uso IFR.

---

PREG20241104039 COD-PREG 4947 Los sistemas GPS portátiles y los sistemas GPS B  
7 certificados para la operación VFR se pueden utilizar durante las operaciones IFR como:

**OPCION A:** la referencia principal para determinar waypoints en ruta.

**OPCION B:** una ayuda para el conocimiento de la situación.

**OPCION C:** la fuente principal de navegación.

---

PREG20241104039 COD-PREG 4388 ¿En qué publicación se pueden encontrar los puntos C  
9 de control en tierra del receptor VOR de un aeropuerto en particular?

**OPCION A:** Manual de información aeronáutica.

**OPCION B:** Carta de baja altitud en ruta.

**OPCION C:** Carta de Suplementos U.S.

---

PREG20241104040 COD-PREG 4551 Al verificar la sensibilidad de un receptor VOR, el C  
0 número de grados en el cambio de rumbo a medida que se gira el OBS para mover el CDI desde el centro hasta el último punto a cada lado debe estar entre:

**OPCION A:** 5° y 6°.

**OPCION B:** 8° y 10°.

**OPCION C:** 10° y 12°.

---

|                      |                                                                                                                                                                     |   |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| PREG20241104040<br>2 | COD-PREG 4674.1 Ver Figura 240. ¿Cómo debe determinar un piloto cuando el DME en el aeropuerto de la PUC no está operativo?                                         | C |
| OPCION A:            | El DME de la aeronave siempre indicará milla "0".                                                                                                                   |   |
| OPCION B:            | El DME de la aeronave "buscará", pero no se "bloqueará".                                                                                                            |   |
| OPCION C:            | El DME de la aeronave puede parecer normal, pero no habrá tono de código.                                                                                           |   |
| PREG20241104040<br>3 | COD-PREG 4949.2 Cambiar una programación predeterminada en una aproximación GPS:                                                                                    | C |
| OPCION A:            | anule la selección del modo de altitud.                                                                                                                             |   |
| OPCION B:            | anule la selección del modo de altitud y rumbo.                                                                                                                     |   |
| OPCION C:            | deshabilite el anunciador GPS.                                                                                                                                      |   |
| PREG20241104040<br>4 | COD-PREG 4705 ¿Cuáles son las principales diferencias entre el SDF y el localizador de un ILS?                                                                      | B |
| OPCION A:            | Las indicaciones fuera de curso utilizables se limitan a 35° para el localizador y hasta 90° para el SDF.                                                           |   |
| OPCION B:            | El curso SDF puede no estar alineado con la pista y el curso puede ser más ancho.                                                                                   |   |
| OPCION C:            | El ancho del rumbo del localizador será siempre de 5°, mientras que el rumbo SDF estará entre 6° y 12°.                                                             |   |
| PREG20241104040<br>7 | COD-PREG 4557 Ver Figura 95. ¿Cuál es el desplazamiento lateral de la aeronave en NM desde el radial seleccionado en el NAV No? 1?                                  | A |
| OPCION A:            | 5,0 NM.                                                                                                                                                             |   |
| OPCION B:            | 7,5 NM.                                                                                                                                                             |   |
| OPCION C:            | 10,0 NM.                                                                                                                                                            |   |
| PREG20241104040<br>8 | COD-PREG 4399 ¿Dónde tiene el indicador DME el mayor error entre la distancia de tierra al VORTAC y la distancia mostrada?                                          | B |
| OPCION A:            | A grandes alturas lejos del VORTAC.                                                                                                                                 |   |
| OPCION B:            | A grandes altitudes cercanas al VORTAC.                                                                                                                             |   |
| OPCION C:            | Altitudes bajas lejos del VORTAC.                                                                                                                                   |   |
| PREG20241104041<br>0 | COD-PREG 4949.4 En una aproximación GPS con capacidad WAAS, ¿cuál es el significado de que se muestre "LNAV + V"?                                                   | B |
| OPCION A:            | Se avisa al piloto de una guía vertical recomendada, que debe utilizarse en lugar de las fixes (fijas) descendentes publicadas en la aproximación por instrumentos. |   |
| OPCION B:            | Se proporciona guía vertical como ayuda al piloto durante el descenso a la pista.                                                                                   |   |
| OPCION C:            | Se proporciona al piloto una guía vertical aprobada para descender a la altura de decisión.                                                                         |   |
| PREG20241104041<br>1 | COD-PREG 4949 Durante las operaciones IFR en ruta utilizando un sistema GPS TSO-C129 o TSO-C196 aprobado para la navegación:                                        | C |

- OPCION A:** no se requiere ningún otro sistema de navegación.
- OPCION B:** supervisión activa de una navegación alternativa en el sistema siempre es necesario.
- OPCION C:** la aeronave debe tener un sistema de navegación alternativo aprobado y operativo apropiado para la ruta.
-