

TEMA: 0018

HAB. DE INSTRUMENTOS - (04) NAVEGACION

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20073303 (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.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20073304 (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.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20073305 (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.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20073306 (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.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20073307 (4269)	Fig. 30 Durante la parte de arco de la SID (GNATS1.MOURN), se encuentra un viento cruzado a la izquierda. ¿Dónde se encuentra el puntero de la marcación de un RMI con respecto a la punta de ala para compensar la deriva de viento y mantener el arco de DME 15?	A
OPCION A:	Detrás del punto referencial de punta de ala derecha.	
OPCION B:	En el punto referencial de punta de ala derecha.	
OPCION C:	Detrás del punto referencial de punta de ala izquierda.	

OPCION D:

- PREG20073308 Fig. 30 A
(4271) ¿Qué restricción sería aplicable al uso de VORATC OED?
- OPCION A:** R-333 mayor a 30 millas náuticas por debajo de 6,500 pies.
OPCION B: R-210 mayor a 35 millas náuticas por debajo de 8,500 pies.
OPCION C: R-251 dentro de 15 millas náuticas por debajo de 6,100 pies.
OPCION D:
-

- PREG20073309 Fig. 55 C
(4320) ¿A manera de guía al efectuar correcciones de rango, cuántos grados de relativa variación de rumbo se debe utilizar por cada media milla de desviación desde el arco deseado?
- OPCION A:** De 2° a 3°.
OPCION B: 5° como máximo.
OPCION C: De 10° a 20°.
OPCION D:
-

- PREG20073337 Fig. 89 y 90 A
(4507) ¿Cuál es su relación con la aerovía mientras se encuentra en ruta desde VORTAC BCE al VORTAC HVE en V8?
- OPCION A:** A la izquierda del curso en V8.
OPCION B: A la izquierda del curso en V382.
OPCION C: A la derecha del curso en V8.
OPCION D:
-

- PREG20073338 ¿Qué desviación angular con respecto a la línea central de un curso de VOR C
(4548) representa una deflexión de escala total del CDI?
- OPCION A:** 4°.
OPCION B: 5°.
OPCION C: 10°.
OPCION D:
-

- PREG20073339 ¿Cuáles de los siguientes debe considerarse como pasaje por la estación al C
(4549) 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.
OPCION D:
-

- PREG20073340 ¿Cuáles de los siguientes debe considerarse como pasaje por la estación al C
(4550) 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.

OPCION D:

PREG20073341 (4551) Al chequear la sensibilidad de un receptor de VOR, 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: C

OPCION A: 5° y 6°.

OPCION B: 8° y 10°.

OPCION C: 10° y 12°.

OPCION D:

PREG20073310 (4326) Fig 58
¿Cuáles indicaciones de los receptores de VOR y del DME en el punto de chequeo del receptor de VOR del Campo de Easterwood cumpliría los requisitos normativos para este vuelo? A

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

OPCION A: 097° FROM 101° FROM 3.3

OPCION B: 097° TO 096° TO 3.3

OPCION C: 277° FROM 280° FROM 3.3

OPCION D:

PREG20073311 (4331) Fig. 60A y 61
¿Cuál es su posición con respecto a la intersección PLATS, la senda de planeo y el curso del localizador? C

OPCION A: Pasando PLATS, por debajo de la senda de planeo y a la derecha del curso del localizador.

OPCION B: Aproximándose a PLATS, por encima de la senda de planeo y a la izquierda del curso del localizador.

OPCION C: Pasando PLATS, por encima de la senda de planeo y a la derecha del curso del localizador.

OPCION D:

PREG20073312 (4337) Fig. 64
El CDI está centrado. ¿Cuáles 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? A

	VOR	TO/FROM	VOR	TO/FROM
--	-----	---------	-----	---------

OPCION A: 162° TO 346° FROM

OPCION B: 160° FROM 162° FROM

OPCION C: 341° FROM 330° FROM

OPCION D:

PREG20073313 (4347) Fig. 71-71A
¿Cuál es su posición con relación a la Intersección Flosi Norte en V213? A

OPCION A: Al oeste de V213 y aproximándose a la Intersección Flosi.

OPCION B: Al este de V213 y aproximándose a la Intersección Flosi.

OPCION C: Al oeste de V213 y pasando la Intersección Flosi.

OPCION D:

PREG20073314 Fig. 73 C
(4353) ¿Qué secuencia de luces indicadoras de baliza marcadora (y sus códigos respectivos) recibe en el procedimiento de aproximación ILS pista 6 al MAP?

OPCION A:

Azul: entre puntos y rayas; ámbar: rayas.

OPCION B: Ámbar: entre puntos y rayas; azul: rayas.

OPCION C: Azul: rayas; ámbar: entre puntos y rayas.

OPCION D:

PREG20073315 Fig. 76 C
(4362) ¿Cuál indicación sería un chequeo de 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.

OPCION D:

PREG20073316 Fig. 78 y 79 C
(4367) ¿Cuál es su posición con respecto al punto de cambio de frecuencia (COP) del VOR al sureste entrando a la V86 entre los VORTACs BOZEMAN y LIVINGSTON? Se sintoniza el VOR No.1 a 116.1 y el VOR No.2, a 112.2.

OPCION A: Pasa el R-246 de LVM y al oeste del R-110 de BZN.

OPCION B: Aproximándose al R-246 de LVM y al oeste del R-110 de BZN.

OPCION C: Pasa el R-246 de LVM y al este del R-110 de BZN.

OPCION D:

PREG20073317 ¿Cuál es la máxima tolerancia permitida para un chequeo operacional de equipo VOR al utilizar un VOT? A
(4372)

OPCION A: $\pm 4^\circ$.

OPCION B: $\pm 6^\circ$.

OPCION C: $\pm 8^\circ$.

OPCION D:

PREG20073318 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
(4376)

OPCION A: 090.

OPCION B: 180.

OPCION C: 360.

OPCION D:

PREG20073319 (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 $180^\circ \pm 4^\circ$; el CDI debe centrarse con una indicación de FROM.	
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:	Teniendo enrumbada la aeronave directamente hacia el VOR y ajustando el OBS a 000° , el CDI debe centrarse dentro de $\pm 4^\circ$ de dicho radial con una indicación de TO.	
OPCION D:		

PREG20073320 (4382)	Fig. 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.	
OPCION D:		

PREG20073321 (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° entre las dos marcaciones que indica un VOR.	
OPCION C:	$\pm 6^\circ$ si está sintonizado con radiales idénticos de un VOR.	
OPCION D:		

PREG20073322 (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 enrumbada la aeronave directamente hacia el VOR y ajustando el OBS a 000° , 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.	
OPCION D:		

PREG20073323 (4385)	Fig. 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.	
OPCION D:		

PREG20073324 (4386)	¿Dónde se puede encontrar la frecuencia de VOT de un aeropuerto específico?	C
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.	
OPCION D:		

PREG20073325 (4387)	¿Cuáles indicaciones constituyen tolerancias aceptables al chequear ambos receptores VOR mediante el uso de un VOT?	C
OPCION A:	360° TO y 003°, respectivamente.	
OPCION B:	001° FROM y 005° FROM, respectivamente.	
OPCION C:	176° TO y 003° FROM, respectivamente.	
OPCION D:		

PREG20073326 (4389)	¿Cuál es la máxima tolerancia de la indicación del VOR si el CDI está centrado y el avión está directamente sobre el punto de chequeo en el aire?	A
OPCION A:	±6° del radial designado.	
OPCION B:	±7° del radial designado.	
OPCION C:	±8° del radial designado.	
OPCION D:		

PREG20073327 (4391)	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 los radiales que indica un VOR.	
OPCION B:	±4° si está sintonizado con radiales idénticos de un VOR.	
OPCION C:	6° entre los radiales que indica un VOR.	
OPCION D:		

PREG20073328 (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.	
OPCION D:		

PREG20073329 (4399)	¿Dónde tiene el indicador de DME el error máximo entre la distancia sobre el terreno al VORTAC y la distancia visualizada?	B
OPCION A:	A altas altitudes lejos del VORTAC.	
OPCION B:	A altas altitudes cerca al VORTAC.	
OPCION C:	A bajas altitudes lejos del VORTAC.	
OPCION D:		

PREG20073331 (4411)	Cierta estación de VOR es objeto de un mantenimiento de rutina. Ello se evidencia mediante la	C
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.	
OPCION D:		

PREG20073333 (4413)	¿Qué indicación de DME debe recibir si se encuentra directamente sobre un VORTAC a aproximadamente 6,000 pies AGL?	B
OPCION A:	0.	
OPCION B:	1.	
OPCION C:	1.3.	
OPCION D:		

PREG20073336 (4495)	Fig 87 y 88 ¿Cuál es su posición con referencia a la intersección FALSE (V222) si sus receptores de VOR indican lo señalado?	A
OPCION A:	Sur de V222 y este de la intersección FALSE.	
OPCION B:	Norte de V222 y este de la intersección FALSE.	
OPCION C:	Sur de V222 y oeste de la intersección FALSE.	
OPCION D:		

PREG20073330 (4410)	¿Qué indicación debe recibir un piloto si una estación de VOR se encuentra bajo mantenimiento y puede ser considerada como no confiable?	A
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.	
OPCION D:		

PREG20073332 (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.	
OPCION D:		

PREG20073334 (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.	
OPCION D:		

PREG20073335 (4487)	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 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.	
OPCION D:		

PREG20073342 (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.	
OPCION D:		

PREG20073343 (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.	
OPCION D:		

PREG20073344 (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°.	
OPCION D:		

PREG20073345 (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.	
OPCION D:		

PREG20073346 (4557)	Fig. 95 ¿Cuál es el desplazamiento lateral de la aeronave en millas náuticas desde el radial seleccionado en el NAV No.1?	A
OPCION A:	5.0 millas náuticas.	
OPCION B:	7.5 millas náuticas.	

OPCION C: 10.0 millas náuticas.

OPCION D:

PREG20073347 Fig. 95 C
(4558) ¿En qué radial se encuentra la aeronave según la indicación del NAV No.1?

OPCION A: R-175.

OPCION B: R-165.

OPCION C: R-345.

OPCION D:

PREG20073348 Fig. 95 B
(4559) ¿Qué selección de OBS en el NAV No.1 centra el CDI y cambia la indicación de ambigüedad a TO?

OPCION A: 175°.

OPCION B: 165°.

OPCION C: 345°.

OPCION D:

PREG20073349 Fig. 95 C
(4560) ¿Cuál es el desplazamiento lateral en grados desde el radial deseado en el NAV No.2?

OPCION A: 1°.

OPCION B: 2°.

OPCION C: 4°.

OPCION D:

PREG20073350 Fig. 95 A
(4561) ¿Qué selección de OBS en el NAV No.2 centra el CDI?

OPCION A: 174°.

OPCION B: 166°.

OPCION C: 335°.

OPCION D:

PREG20073351 Fig. 95 C
(4562) ¿Qué selección de OBS en el NAV No.2 centra el CDI y cambia la indicación de ambigüedad a TO? (ver Fig. 95)

OPCION A: 166°.

OPCION B: 346°.

OPCION C: 354°.

OPCION D:

PREG20073352 Figs. 96 & 97 A
(4563) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "A" de HSI?

OPCION A: 9 y 6.

OPCION B: Sólo 9.

OPCION C: Sólo 6.

OPCION D:

PREG20073353 Fig. 96 y 97

(4564) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "B" de HSI?

B

OPCION A: 11.

OPCION B: 5 y 13.

OPCION C: 7 y 11.

OPCION D:

PREG20073354 Fig. 96 y 97

(4565) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "C" de HSI?

C

OPCION A: 9.

OPCION B: 4.

OPCION C: 12.

OPCION D:

PREG20073355 Fig. 96 y 97

(4566) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "D" de HSI?

C

OPCION A: 1.

OPCION B: 10.

OPCION C: 2.

OPCION D:

PREG20073356 Fig. 96 y 97

(4567) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "E" de HSI?

C

OPCION A: Sólo 8.

OPCION B: Sólo 3.

OPCION C: 8 y 3.

OPCION D:

PREG20073357 Figs. 96 & 97

(4568) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "F" de HSI?

A

OPCION A: 4.

OPCION B: 11.

OPCION C: 5.

OPCION D:

PREG20073358 Fig. 96 y 97

(4569) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "G" de HSI?

B

OPCION A: Sólo 7.

OPCION B: 7 y 11.

OPCION C: 5 y 13.

OPCION D:

PREG20073359 (4570)	Fig 96 y 97 ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "H" de HSI?	B
OPCION A:	8.	
OPCION B:	1.	
OPCION C:	2.	
OPCION D:		

PREG20073360 (4571)	Fig. 96 y 97 ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "I" de HSI?	C
OPCION A:	4.	
OPCION B:	12.	
OPCION C:	11.	
OPCION D:		

PREG20073361 (4572)	Fig. 98 y 99 ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "D" de HSI?	C
OPCION A:	4.	
OPCION B:	15.	
OPCION C:	17.	
OPCION D:		

PREG20073362 (4573)	Fig. 98 y 99 ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "E" de HSI?	B
OPCION A:	5.	
OPCION B:	6.	
OPCION C:	15.	
OPCION D:		

PREG20073363 (4574)	Fig. 98 y 99 ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "F" de HSI?	C
OPCION A:	10.	
OPCION B:	14.	
OPCION C:	16.	
OPCION D:		

PREG20073364 (4575)	Fig. 98 y 99 ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "A" de HSI?	A
OPCION A:	1.	
OPCION B:	8.	
OPCION C:	11.	
OPCION D:		

PREG20073365 (4576)	Fig. 98 y 99 ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "B" de HSI?	C
------------------------	---	---

-
- OPCION A:** 9.
OPCION B: 13.
OPCION C: 19.
OPCION D:
-

PREG20073366 Fig 98 y 99 C
(4577) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "C" de HSI?

- OPCION A:** 6.
OPCION B: 7.
OPCION C: 12.
OPCION D:
-

PREG20073367 Fig 100 B
(4579) ¿Qué ilustración de RMI indica que la aeronave vuela saliendo de la
marcación magnética de 235° DESDE la estación? (Viento 050° a 20 nudos).

- OPCION A:** 2.
OPCION B: 3.
OPCION C: 4.
OPCION D:
-

PREG20073368 Fig. 100 B
(4580) ¿Cuál es la marcación magnética HACIA la estación de acuerdo a lo que
indica la ilustración 4?

- OPCION A:** 285°.
OPCION B: 055°.
OPCION C: 235°.
OPCION D:
-

PREG20073369 Fig. 100 A
(4581) ¿Qué ilustración de RMI indica que la aeronave se encuentra al suroeste de la
estación y se acerca HACIA la estación?

- OPCION A:** 1.
OPCION B: 2.
OPCION C: 3.
OPCION D:
-

PREG20073370 Fig. 100 B
(4582) ¿Qué ilustración de RMI indica que la aeronave se encuentra en el radial 055°
de la estación y se aleja de la estación?

- OPCION A:** 1.
OPCION B: 2.
OPCION C: 3.
OPCION D:
-

PREG20073371 (4585)	Fig. 103 Basados en esta información, la marcación magnética DESDE la estación sería	B
OPCION A:	030°.	
OPCION B:	060°.	
OPCION C:	240°.	
OPCION D:		

PREG20073372 (4586)	Fig. 103. Basados en esta información, la marcación magnética HACIA la estación sería	B
OPCION A:	060°.	
OPCION B:	240°.	
OPCION C:	270°.	
OPCION D:		

PREG20073373 (4591)	Fig. 105 Si se mantiene el rumbo magnético del avión 7, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 120° DESDE la estación?	C
OPCION A:	2.	
OPCION B:	4.	
OPCION C:	5.	
OPCION D:		

PREG20073374 (4592)	Fig. 105 Si se mantiene el rumbo magnético del avión 5, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 210° DESDE la estación?	C
OPCION A:	2.	
OPCION B:	3.	
OPCION C:	4.	
OPCION D:		

PREG20073375 (4593)	Fig. 105 Si se mantiene el rumbo magnético del avión 3, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 120° HACIA la estación?	B
OPCION A:	4.	
OPCION B:	5.	
OPCION C:	8.	
OPCION D:		

PREG20073376 (4594)	Fig. 105 Si se mantiene el rumbo magnético del avión 1, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 060° HACIA la estación?	A
------------------------	---	---

-
- OPCION A:** 2.
OPCION B: 4.
OPCION C: 5.
OPCION D:
-

PREG20073377 (4595) Fig 105 B
Si se mantiene el rumbo magnético del avión 2, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 255° HACIA la estación?

- OPCION A:** 2.
OPCION B: 4.
OPCION C: 5.
OPCION D:
-

PREG20073378 (4596) Fig. 105 A
Si se mantiene el rumbo magnético del avión 4, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 135° HACIA la estación?

- OPCION A:** 1.
OPCION B: 4.
OPCION C: 8.
OPCION D:
-

PREG20073379 (4597) Fig 105 B
Si se mantiene el rumbo magnético del avión 6, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 255° DESDE la estación?

- OPCION A:** 2.
OPCION B: 4.
OPCION C: 5.
OPCION D:
-

PREG20073380 (4598) Fig. 105 C
Si se mantiene el rumbo magnético del avión 8, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 090° DESDE la estación?

- OPCION A:** 3.
OPCION B: 4.
OPCION C: 6.
OPCION D:
-

PREG20073381 (4599) Fig 105 A
Si se mantiene el rumbo magnético del avión 5, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 240° HACIA la estación?

- OPCION A:** 2.
OPCION B: 3.

OPCION C: 4.
OPCION D:

PREG20073382 Fig 105 C
(4600) Si se mantiene el rumbo magnético del avión 8, ¿qué ilustración de ADF indicaría que el avión se encuentra en la marcación magnética de 315° HACIA la estación?

OPCION A: 3.
OPCION B: 4.
OPCION C: 1.
OPCION D:

PREG20073383 Fig 106 B
(4601) Se fija el selector de curso de toda 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.
OPCION D:

PREG20073384 Fig. 107 B
(4602) ¿Dónde debe estar ubicado el puntero de la marcación con respecto a la referencia de punta de ala para mantener el rango de DME 16 en un arco a la derecha con un componente de viento cruzado de la derecha?

OPCION A: Detrás de la referencia de punta de ala derecha para el VOR-2.
OPCION B: Delante de la referencia de punta de ala derecha para el VOR-2.
OPCION C: Detrás de la referencia de punta de ala derecha para el VOR-1.
OPCION D:

PREG20073385 Fig. 108 A
(4603) ¿Dónde debe estar ubicado el puntero de la marcación con respecto a la referencia de punta de ala para mantener el rango de DME 16 en un arco a la izquierda con un componente de viento cruzado de la izquierda?

OPCION A: Delante de la referencia de punta de ala izquierda para el VOR-2.
OPCION B: Delante de la referencia de punta de ala derecha para el VOR-1.
OPCION C: Detrás de la referencia de punta de ala izquierda para el VOR-2.
OPCION D:

PREG20073386 Determinar el tiempo y la distancia aproximados a una estación si en 1.5 minutos se suscita una variación en el curso de punta de ala de 5° con una velocidad aérea verdadera de 95 nudos: B
(4604)

OPCION A: 16 minutos y 14.3 NM.
OPCION B: 18 minutos y 28.5 NM.
OPCION C: 18 minutos y 33.0 NM.
OPCION D:

PREG20073387 (4606)	Fig 109 ¿En qué dirección general desde el VORTAC se ubica la aeronave?	A
OPCION A:	Al noreste.	
OPCION B:	Al sureste.	
OPCION C:	Al suroeste.	
OPCION D:		

PREG20073388 (4607)	Fig. 110 ¿En qué dirección general desde el VORTAC se ubica la aeronave?	C
OPCION A:	Suroeste.	
OPCION B:	Noroeste.	
OPCION C:	Noreste.	
OPCION D:		

PREG20073389 (4608)	Fig. 111 ¿En qué dirección general desde el VORTAC se ubica la aeronave?	C
OPCION A:	Noreste.	
OPCION B:	Sureste.	
OPCION C:	Noroeste.	
OPCION D:		

PREG20073390 (4663)	Si se coloca un VOR/DME bajo pares de frecuencia y la parte del VOR está inoperativa, el identificador del DME repite a un intervalo de	B
OPCION A:	20 segundos a 1020 Hz.	
OPCION B:	30 segundos a 1350 Hz.	
OPCION C:	60 segundos a 1350 Hz.	
OPCION D:		

PREG20073391 (4665)	¿Cómo determina un piloto si una aeronave equipada con Loran C cuenta con aprobación para efectuar operaciones IFR?	C
OPCION A:	No es necesario; Loran C no cuenta con aprobación para operar IFR.	
OPCION B:	Verificar la bitácora del avión.	
OPCION C:	Verificar el Suplemento de Manual de Vuelo de la Aeronave.	
OPCION D:		

PREG20073392 (4666)	La extensión de escala total de un CDI se suscita cuando la barra o aguja de desviación de curso:	B
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 cualesquier lados lejos de la escala.	
OPCION C:	Se extiende desde media escala a la izquierda a media escala hacia la derecha.	
OPCION D:		

PREG20073393 (4669)	¿Cómo determina un piloto si se dispone del DME en un ILS/LOC?	A
------------------------	--	---

-
- 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.
- OPCION D:**
-

PREG20073394 Fig 128 C
(4674) ¿Cómo debe determinar un piloto si está inoperativo el DME en el Aeropuerto del Condado de Price/Carbon?

- OPCION A:** El DME del avión siempre indica millaje "0".
- OPCION B:** El DME del avión "busca" pero no "se engancha".
- OPCION C:** El DME del avión puede aparecer normal pero no habrá tono de código.
- OPCION D:**
-

PREG20073395 Fig. 129 C
(4684) ¿Qué equipo mínimo de a bordo se requiere para estar operativo en la aproximación RNAV a la pista 36 en el Campo Adams?

- 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.
- OPCION D:**
-

PREG20073396 Fig 130 B
(4685) ¿Cómo se diferencia una estación LDA, como aquella en Roanoke Regional, de una estación de aproximación ILS estándar?

- OPCION A:** El LOC es más ancho.
- OPCION B:** El LOC no está alineado con la pista.
- OPCION C:** La GS es inutilizable más allá del MM.
- OPCION D:**
-

PREG20073397 ¿Cuál es la diferencia entre una instalación de SDF y una de LDA? A
(4702)

- OPCION A:** El ancho de curso SDF es ya sea 6° o 12° mientras el ancho de curso de LDA es de aproximadamente 5°.
- OPCION B:** El curso SDF no posee guiamiento de trayectoria de descenso mientras que el LDA sí.
- OPCION C:** El SDF no posee beacons marcadores mientras que la LDA posee un mínimo de un OM.
- OPCION D:**
-

PREG20073398 ¿Cuál es la diferencia entre una Ayuda Direccional de Tipo Localizador A
(4703) (LDA) y un Localizador ILS?

- OPCION A:** La LDA no está alineada con la pista.
- OPCION B:** La LDA utiliza un ancho de curso de 6° a 12°, mientras el ILS sólo utiliza 5°.
- OPCION C:** La señal de LDA se genera a partir de una instalación tipo VOR y no posee trayectoria de descenso.

OPCION D:

PREG20073399 (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°.

OPCION D:

PREG20073401 (4729) ¿A cuál instalación de rango asociada con el ILS identifican las últimas dos letras del grupo de identificación del localizador? C

OPCION A: Marcador interno.

OPCION B: Marcador externo.

OPCION C: Localizador medio de compás.

OPCION D:

PREG20073402 (4730) ¿A qué estación de alcance relacionada con el ILS se le puede identificar con una señal codificada por dos letras? C

OPCION A: Marcador medio.

OPCION B: Marcador externo.

OPCION C: Compás localizador.

OPCION D:

PREG20073403 (4747) ¿Qué indicaciones recibe un piloto donde se instala un IM en una aproximación de curso frontal ILS? B

OPCION A: Un punto por segundo y una luz ámbar estable.

OPCION B: Seis puntos por segundo y una luz blanca de flasheo.

OPCION C: Guiones alternados y una luz azul.

OPCION D:

PREG20073400 (4705) ¿Cuáles son las diferencias principales entre el SDF y el localizador de un ILS? B

OPCION A: Las indicaciones utilizables fuera de curso están limitadas 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 curso para el localizador siempre será 5° mientras que el curso SDF estará entre 6° y 12°.

OPCION D:

PREG20073404 (4753) ¿A qué altura aproximada se encuentra la línea central de la trayectoria de descenso en el MM de un ILS típico? B

OPCION A: 100 pies.

OPCION B: 200 pies.

OPCION C: 300 pies.

OPCION D:

PREG20073405 (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.

OPCION D:

PREG20073406 (4824) Fig 139 y 140 ¿Qué desplazamiento se indica con respecto al localizador y la senda de planeo en el punto de 1.9 millas náuticas? B

OPCION A: 710 pies hacia la izquierda de la línea central del localizador y 140 pies por debajo de la senda de planeo.

OPCION B: 710 pies hacia la derecha de la línea central del localizador y 140 pies por encima de la senda de planeo.

OPCION C: 430 pies hacia la derecha de la línea central del localizador y 28 pies por encima de la senda de planeo.

OPCION D:

PREG20073407 (4825) Fig 139 y 141 ¿Qué desplazamiento se indica con respecto a la línea central del localizador y la senda de planeo en el punto de 1,300 pies desde la pista? C

OPCION A: 21 pies por debajo de la senda de planeo y aproximadamente 320 pies hacia la derecha de la línea central de la pista.

OPCION B: 28 pies por encima de la senda de planeo y aproximadamente 2520 pies hacia la izquierda de la línea central de la pista.

OPCION C: 21 pies por encima de la senda de planeo y aproximadamente 320 pies hacia la izquierda de la línea central de la pista.

OPCION D:

PREG20073408 (4826) Fig 139 y 142 ¿Qué desplazamiento se indica con respecto al localizador y la senda de planeo en el marcador externo? A

OPCION A: 1,550 pies hacia la izquierda de la línea central del localizador y 210 pies por debajo de la senda de planeo.

OPCION B: 1,550 pies hacia la derecha de la línea central del localizador y 210 pies por encima de la senda de planeo.

OPCION C: 775 pies hacia la izquierda de la línea central del localizador y 420 pies por encima de la senda de planeo.

OPCION D:
