

TEMA: 0130 TLA - (02) EQUIPO, NAVEGACION E
INSTALACIONES

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20079293 (8984)	Figura 139 ¿Cuál es el desplazamiento lateral de la aeronave en millas náuticas desde el radial selectado 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:		
PREG20079294 (8985)	Figura 139 ¿En qué radial se encuentra la aeronave según la indicación del NAV No. 1?	C
OPCION A:	R-175.	
OPCION B:	R-165.	
OPCION C:	R-345.	
OPCION D:		
PREG20079295 (8987)	Fig. 139 ¿Cuál es el desplazamiento lateral en grados desde el radial deseado en el NAV No.2?	C
OPCION A:	1°.	
OPCION B:	2°.	
OPCION C:	4°.	
OPCION D:		
PREG20079296 (8990)	Figuras 140,141 ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "A" del HSI?	A
OPCION A:	9 y 6.	
OPCION B:	Sólo 9.	
OPCION C:	Sólo 6.	
OPCION D:		
PREG20079297 (8991)	Figura 140,141 ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "B" del HSI?	B
OPCION A:	11.	
OPCION B:	5 y 13.	
OPCION C:	7 y 11.	
OPCION D:		
PREG20079298 (8992)	Figura 140,141 ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "C" del HSI?	C
OPCION A:	9.	
OPCION B:	4.	

OPCION C: 12.
OPCION D:

PREG20079299 Figura 140,141 C
(8993) ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "D" del HSI?

OPCION A: 1.
OPCION B: 10.
OPCION C: 2.
OPCION D:

PREG20079300 Fig.140,141 B
(8994) ¿A qué posición(es) de aeronave corresponde la presentación "E" del HSI?

OPCION A: Sólo 8.
OPCION B: 8 y 3.
OPCION C: Sólo 3.
OPCION D:

PREG20079301 140,141 A
(8995) ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "F" del HSI?

OPCION A: 4.
OPCION B: 11.
OPCION C: 5.
OPCION D:

PREG20079302 Fig. 140, 141 B
(8996) ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "G" del HSI?

OPCION A: Sólo 7.
OPCION B: 7 y 11.
OPCION C: 5 y 13.
OPCION D:

PREG20079303 Fig. 140,141 B
(8997) ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "H" del HSI?

OPCION A: 8.
OPCION B: 1.
OPCION C: 2.
OPCION D:

PREG20079304 Fig. 140,141 C
(8998) ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "I" del HSI?

OPCION A: 4.
OPCION B: 12.
OPCION C: 11.
OPCION D:

PREG20079305 (8999)	Fig. 142,143 ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "D" del HSI?	C
OPCION A:	4.	
OPCION B:	15.	
OPCION C:	17.	
OPCION D:		

PREG20079306 (9000)	Fig. 142,143 ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "E" del HSI?	B
OPCION A:	5.	
OPCION B:	6.	
OPCION C:	15.	
OPCION D:		

PREG20079307 (9001)	Fig. 142,143 ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "F" del HSI?	C
OPCION A:	10.	
OPCION B:	14.	
OPCION C:	16.	
OPCION D:		

PREG20079308 (9002)	Fig. 142,143 ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "A" del HSI?	A
OPCION A:	1.	
OPCION B:	8.	
OPCION C:	11.	
OPCION D:		

PREG20079309 (9003)	Fig. 142,143 ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "B" del HSI?	C
OPCION A:	9.	
OPCION B:	13.	
OPCION C:	19.	
OPCION D:		

PREG20079310 (9004)	Fig. 142,143 ¿A qué posición de aeronave corresponde la presentación "C" del HSI?	C
OPCION A:	6.	
OPCION B:	7.	
OPCION C:	12.	
OPCION D:		

PREG20079311 (9019)	¿Cuál sería la identificación al ser un VORTAC objeto de mantenimiento de rutina y ser considerado no confiable?	C
------------------------	--	---

-
- OPCION A:** Se envía una señal de prueba, "TESTING", cada 30 segundos.
OPCION B: El identificador es precedido por una "M" y aparece una bandera intermitente de "OFF".
OPCION C: Se remueve el identificador.
OPCION D:
-

- PREG20079312 (9020) ¿Qué indicación se puede recibir cuando un VOR es objeto de mantenimiento y es considerado no confiable? A
- OPCION A:** Identificación codificada T-E-S-T.
OPCION B: El identificador es precedido por una "M" y una bandera de "OFF" aparece.
OPCION C: Una grabación automática de voz señala que el VOR está fuera de servicio por mantenimiento.
OPCION D:
-

- PREG20079313 (9023) ¿Qué indicaciones DME debe observar un piloto al encontrarse directamente sobre una estación VORTAC a 12,000 pies? B
- OPCION A:** 0 millas de DME.
OPCION B: 2 millas de DME.
OPCION C: 2.3 millas de DME.
OPCION D:
-

- PREG20079314 (9024) ¿Dónde tiene el instrumento de DME el mayor error entre la distancia sobre el terreno y la distancia indicada hacia el VORTAC? A
- OPCION A:** A considerables altitudes cerca al VORTAC.
OPCION B: A bajas altitudes cerca al VORTAC.
OPCION C: A bajas altitudes lejos del VORTAC.
OPCION D:
-

- PREG20079315 (9080) Durante un descenso en ruta en una configuración de empuje fijo y de posición de paso fijo, tanto la entrada de aire de impacto como el agujero de drenaje del sistema pitot se obstruyen completamente con hielo. ¿Qué indicación de velocidad aérea se podría presentar? B
- OPCION A:** Mayor velocidad aérea indicada.
OPCION B: Menor velocidad aérea indicada.
OPCION C: La velocidad aérea indicada permanece en el valor antes del congelamiento.
OPCION D:
-

- PREG20079316 (9081) ¿Qué puede esperar un piloto si el hielo bloquea la entrada de aire de impacto y el agujero de drenaje del sistema pitot? A
- OPCION A:** El instrumento de velocidad aérea puede actuar como altímetro.
OPCION B: El instrumento de velocidad aérea indica una reducción con un incremento en la altitud.
OPCION C: No hay variación en el instrumento de velocidad aérea durante los ascensos y los descensos.
OPCION D:
-

PREG20079342 (9426)	El TCAS II produce	A
OPCION A:	avisos de tráfico y resolución.	
OPCION B:	advertencia de proximidad.	
OPCION C:	maniobras en todas las direcciones para evitar el tráfico conflictivo.	
OPCION D:		

PREG20079343 (9427)	Todo piloto, que se desvía de una autorización del ATC en respuesta a un aviso de TCAS, debe	C
OPCION A:	mantener el curso y la altitud resultantes de la desviación si el ATC tiene contacto de radar.	
OPCION B:	solicitar una nueva autorización del ATC.	
OPCION C:	retornar inmediatamente a la autorización del ATC efectiva antes del aviso, tras haberse resuelto el conflicto.	
OPCION D:		

PREG20079344 (9428)	Todo piloto que se desvía de una autorización del ATC en respuesta a un aviso de TCAS debe	C
OPCION A:	mantener el curso y la altitud resultantes de la desviación si el ATC tiene contacto de radar.	
OPCION B:	solicitar una autorización del ATC para la desviación.	
OPCION C:	notificar al ATC sobre la desviación lo antes posible.	
OPCION D:		

PREG20079317 (9082)	¿Qué indicación podría presentar el instrumento de velocidad aérea si el hielo bloquea tanto la entrada de aire de impacto como el agujero de drenaje del sistema pitot?	A
OPCION A:	Ninguna variación en la velocidad aérea indicada en vuelo a nivel en caso de efectuarse variaciones significativas en la potencia.	
OPCION B:	Menor velocidad aérea indicada durante un ascenso.	
OPCION C:	Velocidad aérea indicada constante durante un descenso.	
OPCION D:		

PREG20079318 (9099)	Al setear el altímetro, los pilotos deben obviar	A
OPCION A:	los efectos de las temperaturas y presiones atmosféricas no estándares.	
OPCION B:	las correcciones para los sistemas de presión estática.	
OPCION C:	las correcciones para error de instrumento.	
OPCION D:		

PREG20079319 (9164)	¿Qué es altitud corregida (altitud verdadera aproximada)?	B
OPCION A:	Altitud de presión corregida para error de instrumento.	
OPCION B:	Altitud indicada corregida para variación térmica con relación a la estándar.	
OPCION C:	Altitud de densidad corregida para variación térmica con relación a la estándar.	

OPCION D:

PREG20079320 (9172) ¿Cuál es la altitud de densidad comparada con la altitud de presión si la temperatura ambiental es mayor a la estándar en FL350? B

OPCION A: Menor a la altitud de presión.

OPCION B: Mayor a la altitud de presión.

OPCION C: Imposible determinar sin información posibles capas de inversión a bajas altitudes.

OPCION D:

PREG20079321 (9173) ¿Cuál es la relación entre altitud verdadera y altitud de presión si la temperatura ambiental es menor a la estándar en FL310? B

OPCION A: Son las mismas; 31,000 pies.

OPCION B: La altitud verdadera es inferior a 31,000 pies.

OPCION C: La altitud de presión es inferior a la altitud verdadera.

OPCION D:

PREG20079322 (9174) ¿Qué presión puede ser definida como presión de estación? B

OPCION A: La del altímetro.

OPCION B: Presión real en la elevación de campo.

OPCION C: Presión barométrica de la estación reducida a nivel del mar.

OPCION D:

PREG20079323 (9222) ¿Cómo reacciona el instrumento de velocidad aérea si el hielo bloquea la entrada de aire de impacto hacia la cabeza del pitot pero permanecen libres el agujero de drenaje y el orificio estático? A

OPCION A: La indicación cae a cero.

OPCION B: La indicación se eleva hasta la cima de la escala.

OPCION C: La indicación permanece constante pero es mayor durante un ascenso.

OPCION D:

PREG20079324 (9258) ¿Qué tipo de servicio suele producir por lo general el Servicio Informativo de Vuelo En Ruta? A

OPCION A: Avisos meteorológicos de acuerdo al tipo de vuelo, ruta de vuelo y altitud.

OPCION B: Información sobre climas severos, cambios en los planes de vuelo y recepción de reportes de posición.

OPCION C: Vectoreo para separación de tráfico, avisos meteorológicos en ruta y regulaciones de altímetro.

OPCION D:

PREG20079325 (9261) Por debajo de FL180, la FSS reporta avisos meteorológicos en ruta en B

OPCION A: 122.1 MHz.

OPCION B: 122.0 MHz.

OPCION C: 123.6 MHz.

OPCION D:

PREG20079326 (9356) ¿Para qué propósito NO se debe utilizar los grabadores de voz de cabina de mando y de datos de vuelo? B

OPCION A: Para determinar causas de accidentes y eventualidades bajo la investigación de la DGTA.

OPCION B: Para determinar cualquier acción judicial originada en un accidente o una eventualidad.

OPCION C: Para identificar los procedimientos que puedan ocasionar cualquier accidente o eventualidad que originen una investigación por parte de la DGTA.

OPCION D:

PREG20079327 (9357) ¿Cuánto tiempo se conserva los datos de los grabadores de voz de cabina de mando y de datos de vuelo en caso de un accidente o eventualidad que ocasionen el término del vuelo? A

OPCION A: 60 días.

OPCION B: 90 días.

OPCION C: 30 días.

OPCION D:

PREG20079328 (9375) ¿Cuál es la variación máxima permisible entre los dos instrumentos de rumbo de un sistema VOR doble al chequear un VOR contra el otro? A

OPCION A: 4° sobre el terreno y en vuelo.

OPCION B: 6° sobre el terreno y en vuelo.

OPCION C: 6° en vuelo y 4° sobre el terreno.

OPCION D:

PREG20079329 (9376) ¿Qué anotación debe registrar la persona que realiza un chequeo operacional de VOR? C

OPCION A: Frecuencia, radial e instalación utilizadas y error de rumbo.

OPCION B: Horas de vuelo y cantidad de días desde el último chequeo, y error de rumbo.

OPCION C: Fecha, lugar, error de rumbo y firma.

OPCION D:

PREG20079330 (9377) ¿Qué chequeos e inspecciones de instrumentos o de sistemas de instrumentos de vuelo deben llevarse a cabo antes de poder volar una aeronave bajo IFR? A

OPCION A: VOR a los 30 días y sistemas de altímetro y transponder a los 24 meses calendarios.

OPCION B: Test de ELT a los 30 días, sistemas de altímetro a los 12 meses calendarios y transponder a los 24 meses calendarios.

OPCION C: Instrumento de velocidad aérea a los 24 meses calendarios, sistema de altímetro a los 24 meses calendarios y transponder a los 12 meses calendarios.

OPCION D:

PREG20079331 (9380) ¿Qué acción es necesaria cuando se presenta una pérdida parcial de la capacidad de recepción ILS mientras se opera en espacio aéreo controlado bajo IFR? C

-
- OPCION A:** Continuar mientras se encuentre autorizado y enviar un reporte escrito a la DGTA en caso de solicitárselo.
- OPCION B:** Si la aeronave está equipada con otras radios adecuadas para ejecutar una aproximación instrumental, no se requiere ninguna acción posterior.
- OPCION C:** Reportar el mal funcionamiento inmediatamente al ATC.
- OPCION D:**
-

PREG20079332 (9381) ¿Qué acción se debe seguir si uno de los radios VHF falla mientras se encuentra en espacio aéreo controlado IFR? A

- OPCION A:** Notificar inmediatamente al ATC.
- OPCION B:** Reportar por 7600.
- OPCION C:** Monitorear el receptor VOR.
- OPCION D:**
-

PREG20079333 (9386) ¿Qué acción debe efectuar el piloto al mando mientras vuela IFR en espacio aéreo controlado si uno de los dos receptores VOR falla? B

- OPCION A:** No se requiere ninguna llamada si uno de los receptores opera adecuadamente.
- OPCION B:** Avisar inmediatamente al ATC.
- OPCION C:** Notificar al despachador a través de la frecuencia de la compañía.
- OPCION D:**
-

PREG20079334 (9387) Al volar en espacio aéreo controlado bajo IFR, falla el ADF. ¿Qué acción se requiere? C

- OPCION A:** Descender por debajo del espacio aéreo de Clase A.
- OPCION B:** Avisar al despacho a través de la frecuencia de la compañía.
- OPCION C:** Notificar inmediatamente al ATC.
- OPCION D:**
-

PREG20079335 (9404) ¿Qué registro debe realizar un piloto que efectúa un chequeo operacional de VOR? B

- OPCION A:** La fecha, frecuencia de VOR o VOT, cantidad de horas voladas desde el último chequeo y firma en la bitácora de vuelo de la aeronave.
- OPCION B:** La fecha, el lugar, error de rumbo y firma en la bitácora de vuelo de la aeronave u otro récord.
- OPCION C:** La fecha, aprobación o desaprobación, lectura del tacómetro y firma en la bitácora de vuelo u otro récord permanente.
- OPCION D:**
-

PREG20079337 (9406) Si se utiliza un punto de chequeo en el aire a fin de verificar el sistema VOR para operaciones IFR, el máximo error de curso permisible es A

- OPCION A:** $\pm 6^\circ$.
- OPCION B:** $+ 6^\circ$ o -4° .
- OPCION C:** $\pm 4^\circ$.
- OPCION D:**
-

PREG20079339 (9408)	¿Cuándo es necesario un DME para un vuelo instrumental?	A
OPCION A:	A 24,000 pies MSL o por encima de esta altitud en caso de ser necesario equipo de navegación VOR.	
OPCION B:	En áreas de servicio de radar terminales.	
OPCION C:	Por encima de 12,500 pies MSL.	
OPCION D:		

PREG20079340 (9410)	Se deberá utilizar la información obtenida de los grabadores de datos de vuelo y de voz de cabina de mando sólo para determinar	C
OPCION A:	quién fue el responsable de cualquier accidente o incidente.	
OPCION B:	la evidencia que va a ser utilizada en una acción judicial.	
OPCION C:	las posibles causas de los accidentes o incidentes.	
OPCION D:		

PREG20079341 (9425)	El TCAS I produce	B
OPCION A:	avisos de tráfico y resolución.	
OPCION B:	advertencia de proximidad.	
OPCION C:	maniobras recomendadas para evitar tráfico conflictivo.	
OPCION D:		

PREG20079336 (9405)	Durante un chequeo VOT a un equipo de VOR, el instrumento de desviación de curso se centra en 356° con la indicación de TO/FROM leyendo FROM. Este equipo VOR	B
OPCION A:	puede ser utilizado si se ingresa 4° en una tarjeta de corrección y se resta esta cantidad de todos los cursos VOR.	
OPCION B:	puede ser utilizado durante vuelos IFR ya que el error está dentro de los límites.	
OPCION C:	no puede ser utilizado durante vuelos IFR ya que la indicación de TO/FROM debe leer TO.	
OPCION D:		

PREG20079338 (9407)	Una función de la lista de equipo mínimo consiste en indicar los ítems requeridos que	C
OPCION A:	deben estar operativos para vuelos de transporte aéreo de pasajeros sobre agua.	
OPCION B:	pueden estar inoperativos en un vuelo ferry de una sola vez realizado en una aeronave grande hasta una base de mantenimiento.	
OPCION C:	pueden estar inoperativos antes del inicio de un vuelo en una aeronave.	
OPCION D:		

PREG20079345 (9429)	¿En qué rumbos leerá el compás magnético con más exactitud durante un viraje a nivel de 360° con un ángulo de banqueo de aproximadamente 15°?	B
OPCION A:	45, 135, 225 y 315°.	
OPCION B:	90 y 270°.	
OPCION C:	0 y 180°.	

OPCION D:
