

TEMA: 0716 PIC Comercial-Cáp.9-Navegación

COD_PREG: **PREGUNTA:** **RPTA:**
PREG20100163 DADO QUE: B
(5309)
Altitud de presión..... 7,000 ft
Temperatura verdadera del aire..... +15°C
A partir de las condiciones determinadas, la altitud de densidad aproximada es de:
OPCION A: 5,000 pies.
OPCION B: 8,500 pies.
OPCION C: 9,500 pies.
OPCION D:

PREG20100158 ¿Cuándo se debe efectuar un chequeo operacional en el equipo de VOR de la C
(51221) aeronave para operar bajo IFR? En un plazo no mayor a los
OPCION A: 30 días o 30 horas de tiempo de vuelo.
OPCION B: 10 días o 10 horas de tiempo de vuelo.
OPCION C: 30 días.
OPCION D:

PREG20100160 DADO QUE: B
(5306)
Altitud de presión..... 12,000 ft
Temperatura verdadera del aire..... +50°F
A partir de las condiciones determinadas, la altitud de densidad aproximada es de
OPCION A: 11,900 pies.
OPCION B: 14,130 pies.
OPCION C: 18,150 pies.
OPCION D:

PREG20100161 DADO QUE: B
(5307)
Altitud de presión..... 5,000 ft
Temperatura verdadera del aire..... +30°C
A partir de las condiciones determinadas, la altitud de densidad aproximada es de:
OPCION A: 7,200 pies
OPCION B: 7,800 pies.
OPCION C: 9,000 pies.
OPCION D:

| | | |
|-------------------------|--|---|
| PREG20100162 (5308) | DADO QUE: Altitud de presión..... 6,000 ft Temperatura verdadera del aire..... +30°F A partir de las condiciones establecidas, la altitud de densidad aproximada es de: OPCION A: 9,000 pies. OPCION B: 5,500 pies. OPCION C: 5,000 pies. OPCION D: | B |
| PREG20100157 (5062) | ¿Cuál es la máxima tolerancia de error (\pm) permitida para un chequeo operacional de equipo VOR al utilizar el test? OPCION A: 4°. OPCION B: 6°. OPCION C: 8°. OPCION D: | A |
| PREG20100159 (51222) | ¿Qué datos deben ser registrados en la bitácora u otro récord de la aeronave por un piloto que efectúa un chequeo operacional del VOR para llevar a cabo operaciones IFR? OPCION A: Nombre o identificación del VOR, lugar del chequeo operacional, error de marcación y fecha del chequeo. OPCION B: Fecha del chequeo, lugar del chequeo operacional, error de marcación y firma. OPCION C: Nombre o identificación del VOR, error de marcación, fecha del chequeo y firma. OPCION D: | B |
| PREG20100164 (5466) | Un avión desciende a un aeropuerto de acuerdo a las siguientes condiciones: Altitud de crucero..... 6,500 ft Elevación del aeropuerto..... 700 ft Desciende a..... 800 ft AGL Régimen de descenso..... 500 ft/min Velocidad aérea verdadera..... 110 kts Curso verdadero..... 335° Velocidad promedio del viento..... 060° a 15 kts Variación..... 3°W Desviación..... +2° Consumo promedio de combustible..... 8.5 gal/hr Determinar el tiempo aproximado, rumbo de compás, distancia y combustible consumido durante el descenso. OPCION A: 10 minutos, 348°, 18 MN, 1.4 galones. OPCION B: 10 minutos, 355°, 17 MN, 2.4 galones. OPCION C: 12 minutos, 346°, 18 MN, 1.6 galones. OPCION D: | A |

PREG20100206 (5520) Se sintoniza el ADF a una radiobaliza no direccional (NDB) y la marcación relativa cambia de 270° a 265° en 2.5 minutos de tiempo transcurrido. El tiempo en ruta a dicha baliza sería C

OPCION A: 9 minutos.
OPCION B: 18 minutos.
OPCION C: 30 minutos.
OPCION D:

PREG20100207 (5521) Se sintoniza el ADF a una radiobaliza no direccional (NDB) y la marcación relativa cambia de 085° a 090° en 2 minutos de tiempo transcurrido. El tiempo en ruta a la estación sería C

OPCION A: 15 minutos.
OPCION B: 18 minutos.
OPCION C: 24 minutos.
OPCION D:

PREG20100208 (5522) Se Si la marcación relativa cambia de 090° a 100° en 2.5 minutos de tiempo transcurrido, el tiempo en ruta a la estación sería B

OPCION A: 12 minutos.
OPCION B: 15 minutos.
OPCION C: 18 minutos.
OPCION D:

PREG20100209 (5523) Se sintoniza el ADF a una radiobaliza no direccional (NDB) y la marcación relativa cambia de 090° a 100° en 2.5 minutos de tiempo transcurrido. Si la velocidad aérea verdadera es 90 nudos, la distancia y el tiempo en ruta a dicha radiobaliza sería B

OPCION A: 15 millas y 22.5 minutos.
OPCION B: 22.5 millas y 15 minutos.
OPCION C: 32 millas y 18 minutos.
OPCION D:

PREG20100165 (5467) Un avión desciende a un aeropuerto de acuerdo a las siguientes condiciones establecidas: C

Altitud de crucero..... 7,500 ft
 Elevación del aeropuerto..... 1,300 ft
 Desciende a..... 800 ft AGL
 Régimen de descenso..... 300 ft/min
 Velocidad aérea verdadera..... 120 kts
 Curso verdadero..... 165°
 Velocidad promedio del viento..... 240° a 20 kts
 Variación..... 4°E
 Desviación..... -2°
 Consumo promedio de combustible..... 9.6 gal/hr

Determinar el tiempo aproximado, el rumbo de compás, la distancia y el combustible consumido durante el descenso.

OPCION A: 16 minutos, 168°, 30 MN, 2.9 galones.

- OPCION B:** 18 minutos, 164°, 34 MN, 3.2 galones.
OPCION C: 18 minutos, 168°, 34 MN, 2.9 galones.
OPCION D:

PREG20100166 (5468) Un avión desciende a un aeropuerto de acuerdo a las siguientes condiciones establecidas: C

Altitud de crucero..... 10,500 ft
Elevación del aeropuerto..... 1,700 ft
Desciende a..... 1,000 ft AGL
Régimen de descenso..... 600 ft/min
Velocidad aérea verdadera promedio..... 135 kts
Curso verdadero..... 263°
Velocidad promedio del viento..... 330° a 30 kts
Variación..... 7°E
Desviación..... +3°
Consumo promedio de combustible..... 11.5 gal/hr

Determinar el tiempo aproximado, el rumbo de compás, la distancia y el combustible consumido durante el descenso.

- OPCION A:** 9 minutos, 274°, 26 MN, 2.8 galones.
OPCION B: 13 minutos, 274°, 28 MN, 2.5 galones.
OPCION C: 13 minutos, 271°, 26 MN, 2.5 galones.
OPCION D:

PREG20100167 (5469) ¿Cuánto combustible se necesita para que un avión recorra 460 MN si el consumo de combustible es de 80 libras por hora y la velocidad sobre terreno es de 180 nudos? A

- OPCION A:** 205 libras.
OPCION B: 212 libras.
OPCION C: 460 libras.
OPCION D:

PREG20100168 (5470) ¿Cuánto combustible necesita un avión para recorrer 450 MN si consume 95 libras por hora a una altitud de crucero de 6,500 pies y a una velocidad sobre el terreno de 173 nudos? A

- OPCION A:** 248 libras.
OPCION B: 265 libras.
OPCION C: 284 libras.
OPCION D:

PREG20100169 (5471) ¿Cuánto combustible necesita un avión para recorrer 435 MN si consume 12.5 galones por hora a una altitud de crucero de 8,500 pies y a una velocidad sobre el terreno de 145 nudos? C

- OPCION A:** 27 galones.
OPCION B: 34 galones.
OPCION C: 38 galones.
OPCION D:

PREG20100170 ¿Cuánto combustible necesita un avión para recorrer 490 MN si consume 9.5 galones por hora a una altitud crucero de 6,000 pies y a una velocidad sobre el terreno de 135 nudos? C
(5472)

OPCION A: 27 galones.
OPCION B: 30 galones.
OPCION C: 35 galones.
OPCION D:

PREG20100171 ¿Cuánto combustible necesita un avión para recorrer 560 MN si consume 14.8 galones por hora a una altitud crucero de 7,500 pies y a una velocidad sobre el terreno de 167 nudos? A
(5473)

OPCION A: 50 galones.
OPCION B: 53 galones.
OPCION C: 57 galones.
OPCION D:

PREG20100172 ¿Cuánto combustible necesita un avión para recorrer 612 MN si consume 14.7 galones por hora y la velocidad sobre el terreno es de 157 nudos? A
(5474)

OPCION A: 58 galones.
OPCION B: 60 galones.
OPCION C: 64 galones.
OPCION D:

PREG20100173 DADO QUE: A
(5475)

Curso verdadero..... 105°
Rumbo verdadero..... 085°
Velocidad aérea verdadera..... 95 kts
Velocidad sobre el terreno..... 87 kts

Determinar la dirección y velocidad del viento.

OPCION A: 020° y 32 nudos.
OPCION B: 030° y 38 nudos.
OPCION C: 200° y 32 nudos.
OPCION D:

PREG20100174 DADO QUE: B
(5476)

Curso verdadero..... 345°
Rumbo verdadero..... 355°
Velocidad aérea verdadera..... 85 kts
Velocidad sobre el terreno..... 95 kts

Determinar la dirección y velocidad del viento.

OPCION A: 095° y 19 nudos.
OPCION B: 113° y 19 nudos.
OPCION C: 238° y 18 nudos.
OPCION D:

PREG20100175 Ud. ha volado 52 millas y está 6 millas fuera de curso; le faltan 118 millas por C
(5477) volar. Para converger a su destino, el ángulo de corrección total sería

OPCION A: 3°.
OPCION B: 6°.
OPCION C: 10°.
OPCION D:

PREG20100176 DADO QUE: C
(5478)

Curso fuera de distancia 9 millas
Distancia volada 95 millas
Distancia por volar 125 millas

Para converger en el destino, el ángulo de corrección total sería :

OPCION A: 4°.
OPCION B: 6°.
OPCION C: 10°.
OPCION D:

PREG20100177 En una Carta Aeronáutica Seccional, se debe realizar las mediciones de curso C
(5479) verdadero en un meridiano cerca al punto central del curso debido a que

OPCION A: los valores de las líneas isogónicas varían de punto a punto.
OPCION B: los ángulos formados por las líneas isogónicas y las líneas de latitud varían de punto a punto.
OPCION C: los ángulos formados por las líneas de longitudes y la línea del curso varían de punto a punto.
OPCION D:

PREG20100178 DADO QUE: C
(5481)

Viento..... 175° a 20 kts
Distancia..... 135 MN
Curso verdadero..... 075°
Velocidad aérea verdadera..... 80 kts
Consumo de combustible..... 105 lb/hr

Determinar el tiempo en ruta y el consumo de combustible.

OPCION A: 1 hora 28 minutos y 73.2 libras.
OPCION B: 1 hora 38 minutos y 158 libras.
OPCION C: 1 hora 40 minutos y 175 libras.
OPCION D:

PREG20100179 (5488) Un avión sale de un aeropuerto bajo las siguientes condiciones: B

Elevación del aeropuerto 1,000 pies
Altitud de crucero 9,500 pies
Régimen de ascenso 500 pies por minuto
Velocidad aérea verdadera promedio 135 nudos
Curso verdadero 215°
Velocidad del viento promedio 290° a 20 nudos
Variación 3°W
Desviación -2°
Consumo de combustible promedio 13 galones por hora

Determinar el valor aproximado del tiempo, rumbo de compás, distancia y combustible consumido durante el ascenso.

- OPCION A:** 14 minutos, 234°, 26 MN, 3.9 galones.
OPCION B: 17 minutos, 224°, 36 MN, 3.7 galones.
OPCION C: 17 minutos, 242°, 31 MN, 3.5 galones.
OPCION D:

PREG20100181 (5490) La mejor visión en vuelos nocturnos está asegurada cuando: B

- OPCION A:** las pupilas de los ojos empiezan a dilatarse en aproximadamente 10 minutos
OPCION B: los ojos se empiezan a adecuar a la oscuridad en aproximadamente 30 segundos
OPCION C: los angulos de los ojos empiezan a adecuarse a la oscuridad en aproximadamente 05 minutos
OPCION D:

PREG20100180 (5489) Una aeronave parte de un aeropuerto de acuerdo a las siguientes condiciones: B

Elevación del aeropuerto..... 1,500 ft
Altitud de crucero..... 9,500 ft
Régimen de ascenso..... 500 ft/min
Velocidad aérea promedio verdadera..... 160 kts
Curso verdadero..... 145°
Velocidad promedio del viento..... 080° a 15 kts
Variación..... 5°E
Desviación..... -3°
Consumo promedio de combustible..... 14 gal/hr

Determinar el tiempo aproximado, el rumbo de compás, la distancia y el combustible consumido durante el ascenso.

- OPCION A:** 14 minutos, 128°, 35 MN, 3.2 galones.
OPCION B: 16 minutos, 132°, 41 MN, 3.7 galones.
OPCION C: 16 minutos, 128°, 32 MN, 3.8 galones.
OPCION D:

PREG20100182 (5491) 5491-2 Cuando se planifica un vuelo de travesía nocturno un piloto debe chequear la disponibilidad y estado de : C

- OPCION A:** Todos los VORs a usarse en ruta
OPCION B: luces de seguridad rotativas

OPCION C: sistema de luces del aeropuerto de destino

OPCION D:

PREG20100183 (5493) Luego de experimentar una pérdida de motor en vuelo nocturno, una de las principales consideraciones debe incluir: C

OPCION A: Apagar todos los switches eléctricos para ahorrar batería para el aterrizaje

OPCION B: maniobrar para aterrizar en pista o camino iluminado

OPCION C: planificar la aproximación de emergencia y aterrizar en una porción de área no iluminada

OPCION D:

PREG20100184 (5495) Se sintoniza el ADF a una radiobaliza. Si el rumbo magnético es 040° y la marcación relativa es 290°, la marcación magnética A dicha radiobaliza sería C

OPCION A: 150°.

OPCION B: 285°.

OPCION C: 330°.

OPCION D:

PREG20100185 (5496) Si la marcación relativa a una radiobaliza no direccional (NDB) es 045° y el rumbo magnético es 355°, la marcación magnética A dicha radiobaliza sería A

OPCION A: 040°.

OPCION B: 065°.

OPCION C: 220°.

OPCION D:

PREG20100186 (5497) Figura 16 Si la aeronave sigue su rumbo presente tal como se muestra en el grupo de instrumentos 3, ¿cuál sería la marcación relativa cuando la aeronave alcanza la marcación magnética de 030° DESDE la NDB? C

OPCION A: 030°.

OPCION B: 060°.

OPCION C: 240°

OPCION D:

PREG20100187 (5498) Figura 16 En la posición que indica el grupo de instrumentos 1, ¿cuál sería la marcación relativa si la aeronave virase a un rumbo magnético de 090°? C

OPCION A: 150°.

OPCION B: 190°.

OPCION C: 250°.

OPCION D:

PREG20100188 (5499) Figura 16 En la posición indicada por el grupo de instrumentos 1, para interceptar la marcación magnética de 330° hacia la NDB a un ángulo de 30°, se debe virar la aeronave a C

- OPCION A:** la izquierda a un rumbo de 270°.
OPCION B: la derecha a un rumbo de 330°.
OPCION C: la derecha a un rumbo de 360°.
OPCION D:
-

PREG20100189 (5500) ¿Qué situación originaría tener una indicación opuesta de un receptor VOR? A

- OPCION A:** Volar un curso recíproco al rumbo seleccionado en el CURSET.
OPCION B: Fijar el CURSET a un rumbo a 90° desde aquél en el cual se localiza la aeronave.
OPCION C: No poder variar el CURSET estando en el curso seleccionado, hacia fuera del mismo tras pasar la estación.
OPCION D:
-

PREG20100190 (5501) Al encontrarse del radial 180° saliendo de una estación VOR, el procedimiento recomendado consiste en fijar el CURSET a: C

- OPCION A:** 360° y efectuar correcciones de curso hacia la aguja del CDI.
OPCION B: 180° y efectuar correcciones de curso fuera de la aguja del CDI.
OPCION C: 180° y efectuar correcciones de curso hacia la aguja del CDI.
OPCION D:
-

PREG20100191 (5502) Al encontrarse en el radial 215° entrando en una estación VOR, el procedimiento recomendado consiste en fijar el CURSET a: C

- OPCION A:** 215° y efectuar correcciones de curso hacia la aguja del CDI.
OPCION B: 215° y efectuar correcciones de curso fuera de la aguja del CDI.
OPCION C: 035° y efectuar correcciones de curso hacia la aguja del CDI.
OPCION D:
-

PREG20100192 (5506) Figura 17 ¿Qué ilustración indica que la aeronave intercepta el radial 060° a un ángulo de 60° entrando si se mantiene el curso? A

(Ver Figura 17 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)

- OPCION A:** 6.
OPCION B: 4.
OPCION C: 5.
OPCION D:
-

PREG20100193 (5507) (Ver Figura 17 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes) A

¿Qué afirmación es la correcta con respecto a la ilustración 2 si se mantiene el curso? El avión

- OPCION A:** cruza el radial 180° a un ángulo de 45° saliendo.
OPCION B: intercepta el radial 225° a un ángulo de 45°.

OPCION C: intercepta el radial 360° a un ángulo de 45° entrando.

OPCION D:

PREG20100194 (5508) (Ver Figura 17 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)

B

¿Qué ilustración indica que el avión interceptará el radial 060° a un ángulo de 75° saliendo si se mantiene el rumbo presente?

OPCION A: 4.

OPCION B: 5.

OPCION C: 6.

OPCION D:

PREG20100195 (5509) Figura 17
¿Qué ilustración indica que la aeronave debe virar 150° hacia la izquierda para interceptar el radial 360° en un ángulo de 60° entrando?

A

(Ver Figura 17 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)

OPCION A: 1.

OPCION B: 2.

OPCION C: 3.

OPCION D:

PREG20100196 (5510) (Ver Figura 17 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)

C

¿Cuál es la afirmación correcta con respecto a la ilustración 4 si se mantiene el curso? El avión

OPCION A: cruza el radial 060° a un ángulo de 15°.

OPCION B: intercepta el radial 240° a un ángulo de 30°.

OPCION C: cruza el radial 180° a un ángulo de 75°.

OPCION D:

PREG20100197 (5511) Figura 18
Para interceptar una marcación magnética de 240° DESDE a un ángulo de 030° (saliendo), se debe virar la aeronave a la

B

OPCION A: izquierda 065°.

OPCION B: izquierda 125°.

OPCION C: derecha 270°.

OPCION D:

PREG20100198 (5512) Figura 18
¿Qué marcación magnética DESDE la estación se interceptaría a un ángulo de 35° saliendo si el avión sigue volando en el rumbo mostrado?

B

OPCION A: 035°.

OPCION B: 070°.

OPCION C: 215°.

OPCION D:

PREG20100199 (5513) Figura 19 ¿Qué marcación magnética DESDE la estación se interceptaría a un ángulo de 35° si el avión sigue volando en el rumbo magnético que se ilustra? C

OPCION A: 090°.

OPCION B: 270°.

OPCION C: 305°.

OPCION D:

PREG20100200 (5514) Figura 19 ¿Qué marcación magnética DESDE la estación se interceptaría a un ángulo de 30° si el avión sigue volando en el rumbo magnético que se ilustra? C

OPCION A: 090°.

OPCION B: 270°.

OPCION C: 310°.

OPCION D:

PREG20100201 (5515) La marcación relativa en un ADF cambia de 265° a 260° en 2 minutos de tiempo transcurrido. Si la velocidad en el terreno es 145 nudos, la distancia a la estación sería C

OPCION A: 26 MN.

OPCION B: 37 MN.

OPCION C: 58 MN.

OPCION D:

PREG20100202 (5516) El ADF indica un cambio de marcación de punta de ala de 10° en 2 minutos de tiempo transcurrido y la TAS es 160 nudos. ¿Cuál es la distancia a la estación? B

OPCION A: 15 MN.

OPCION B: 32 MN.

OPCION C: 36 MN.

OPCION D:

PREG20100203 (5517) Con una TAS de 115 nudos, la marcación relativa en el ADF cambia de 090° a 095° en 1.5 minutos de tiempo transcurrido. La distancia a la estación sería C

OPCION A: 12.5 MN.

OPCION B: 24.5 MN.

OPCION C: 34.5 MN.

OPCION D:

PREG20100204 (5518) DADO QUE: C

Cambio de marcación de punta de ala 5°
Tiempo transcurrido entre el cambio de marcación 5 minutos
Velocidad aérea verdadera 115 nudos

La distancia a la estación es

OPCION A: 36 MN.

OPCION B: 57.5 MN.

OPCION C: 115 MN.

OPCION D:

PREG20100205 (5519) Se sintoniza el ADF a una radiobaliza no direccional (NDB) y la marcación relativa cambia de 095° a 100° en 1.5 minutos de tiempo transcurrido. El tiempo en ruta a dicha estación sería A

OPCION A: 18 minutos.

OPCION B: 24 minutos.

OPCION C: 30 minutos.

OPCION D:

PREG20100210 (5524) DADO QUE: A

Cambio de marcación de punta de ala 10°
Tiempo transcurrido entre el cambio de marcación 4 minutos
Régimen de consumo de combustible 11 galones por hora

Calcular el combustible que se requiere para volar a la estación.

OPCION A: 4.4 galones.

OPCION B: 8.4 galones.

OPCION C: 12 galones.

OPCION D:

PREG20100211 (5525) DADO QUE: B

Cambio de marcación de punta de ala 50°
Tiempo transcurrido entre el cambio de marcación 6 minutos
Régimen de consumo de combustible 12 galones por hora

El combustible que se requiere para volar a la estación es

OPCION A: 8.2 galones.

OPCION B: 14.4 galones.

OPCION C: 18.7 galones.

OPCION D:

PREG20100212 (5526) DADO QUE: A

Cambio de marcación de punta de ala 15°
Tiempo transcurrido entre el cambio de marcación 6 minutos
Régimen de consumo de combustible8.6 galones por hora

Calcular el valor aproximado de combustible que se requiere para volar a la estación.

- OPCION A:** 3.44 galones.
OPCION B: 6.88 galones.
OPCION C: 17.84 galones.
OPCION D:
-

PREG20100213 (5527) DADO QUE: A

Cambio de marcación de punta de ala 15°
Tiempo transcurrido entre el cambio de marcación 7.5 minutos
Velocidad aérea verdadera 85 nudos
Régimen de consumo de combustible9.6 galones por hora

El tiempo, distancia y combustible que se requiere para volar a la estación es

- OPCION A:** 30 minutos; 42.5 millas; 4.80 galones.
OPCION B: 32 minutos; 48 millas; 5.58 galones.
OPCION C: 48 minutos; 48 millas; 4.58 galones.
OPCION D:
-

PREG20100214 (5528) Mientras mantiene un rumbo constante, se duplica una marcación relativa de 15° en 6 minutos. El tiempo a la estación en uso es B

- OPCION A:** 3 minutos.
OPCION B: 6 minutos.
OPCION C: 12 minutos.
OPCION D:
-

PREG20100215 (5529) Mientras mantiene un rumbo constante, la aguja del ADF se incrementa de una marcación relativa de 045° a 090° en 5 minutos. El tiempo a la estación en uso es A

- OPCION A:** 5 minutos.
OPCION B: 10 minutos.
OPCION C: 15 minutos.
OPCION D:
-

PREG20100216 (5530) Al estar en crucero a 135 nudos y en un rumbo constante, la aguja del ADF reduce de una marcación relativa de 315° a 270° en 7 minutos. El valor aproximado de tiempo y distancia a la estación en uso es A

- OPCION A:** 7 minutos y 16 millas.
OPCION B: 14 minutos y 28 millas.
OPCION C: 19 minutos y 38 millas.
OPCION D:
-

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100217 (5531) | Mientras mantiene un rumbo constante, se duplica una marcación relativa de 10° en 5 minutos. Si la velocidad aérea verdadera es 105 nudos, el tiempo y la distancia a la estación en uso es aproximadamente | A |
| OPCION A: | 5 minutos y 8.7 millas. | |
| OPCION B: | 10 minutos y 17 millas. | |
| OPCION C: | 15 minutos y 31.2 millas. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|--|---|
| PREG20100218 (5532) | ¿En cuántos grados se debe girar el CURSET para mover el CDI desde el centro hasta el último punto hacia cada lado al chequear la sensibilidad de curso de un receptor de VOR? | B |
| OPCION A: | 5° a 10°. | |
| OPCION B: | 10° a 12°. | |
| OPCION C: | 18° a 20°. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100219 (5533) | Una aeronave a 60 millas de una estación VOR indica en el CDI una deflexión de 1/5; ello representa una desviación aproximada de línea central de curso de: | B |
| OPCION A: | 6 millas. | |
| OPCION B: | 2 millas. | |
| OPCION C: | 1 milla. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100220 (5534) | Figura 20 ¿Qué radial intercepta la aeronave si efectúa un viraje de 180° hacia la izquierda manteniendo dicho rumbo? (Ref. Ilustración N°3) | A |
| | (Ver Figura 20 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes) | |
| OPCION A: | Radial de 135°. | |
| OPCION B: | Radial de 270°. | |
| OPCION C: | Radial de 360°. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|--|---|
| PREG20100221 (5535) | Figura 20 ¿Qué instrumento muestra a la aeronave, en una posición en la cual tras un viraje de 180° origina que ésta se ubique en un ángulo de interceptación de 30° del radial 150°? | C |
| | (Ver Figura 20 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes) | |
| OPCION A: | 2. | |
| OPCION B: | 3. | |
| OPCION C: | 4. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100222 (5536) | Figura 20 ¿Qué instrumento muestra a la aeronave en una posición en la cual un curso recto tras un viraje hacia la izquierda de 90° origina que ésta intercepte el radial 180°? (Ver Figura 20 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes) | B |
| OPCION A: | 2. | |
| OPCION B: | 3. | |
| OPCION C: | 4. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|--|---|
| PREG20100223 (5537) | ¿Qué instrumento muestra a la aeronave hacia el noroeste del VOR? (Ver Figura 20 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes) | B |
| OPCION A: | 1. | |
| OPCION B: | 2. | |
| OPCION C: | 3. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100224 (5538) | ¿Cuál(es) instrumento(s) muestra(n) que la aeronave se está alejando del VOR seleccionado? (Ver Figura 20 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes) | A |
| OPCION A: | 4. | |
| OPCION B: | 1 y 4. | |
| OPCION C: | 2 y 3. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100225 (5539) | Al mantener un curso magnético de 270° y una velocidad aérea verdadera de 120 nudos, se intercepta el radial 360° de un VOR a 1237 y el de 350°, a 1244. El tiempo aproximado y la distancia a dicha estación son de: | A |
| OPCION A: | 42 minutos y 84 MN. | |
| OPCION B: | 42 minutos y 91 MN. | |
| OPCION C: | 44 minutos y 96 MN. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100226 (5540) | ¿Cuál es el tiempo estimado a la estación si el tiempo volado entre las posiciones de aeronave 2 y 3 es de 13 minutos? (Ver Figura 21 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes) | A |
| OPCION A: | 13 minutos. | |
| OPCION B: | 17 minutos. | |
| OPCION C: | 26 minutos. | |
| OPCION D: | | |

PREG20100227 (5541) ¿Cuál es el tiempo estimado a la estación si el tiempo volado entre las posiciones de aeronave 2 y 3 es de 8 minutos? A

(Ver Figura 21 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)

- OPCION A:** 8 minutos.
OPCION B: 16 minutos.
OPCION C: 48 minutos.
OPCION D:
-

PREG20100228 (5542) ¿Cuál es el tiempo estimado a la estación si el tiempo volado entre las posiciones de aeronave 2 y 3 es de 13 minutos? B

(Ver Figura 23 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)

- OPCION A:** 7.8 minutos.
OPCION B: 13 minutos.
OPCION C: 26 minutos.
OPCION D:
-

PREG20100229 (5543) ¿Cuál es el tiempo estimado a la estación si el tiempo volado entre las posiciones de aeronave 2 y 3 es de 15 minutos? A

(Ver Figura 24 en el Suplemento que proporciona el Encargado de Exámenes)

- OPCION A:** 15 minutos.
OPCION B: 30 minutos.
OPCION C: 60 minutos.
OPCION D:
-

PREG20100230 (5544) Estando en el radial 040°, un piloto selecciona el radial 055°, vira 15° hacia la izquierda y toma el tiempo. Manteniendo un curso constante, el piloto observa que el CDI se centra en 15 minutos. Basándose en esta información, el tiempo estimado a la estación es de: B

- OPCION A:** 8 minutos.
OPCION B: 15 minutos.
OPCION C: 30 minutos.
OPCION D:
-

PREG20100231 (5545) Estando en el radial 090° entrando, un piloto gira el CURSET 10° hacia la izquierda, vira 010° hacia la derecha y toma el tiempo. Manteniendo un curso constante, el piloto determina que el CDI se centra en 8 minutos. Basándose en esta información, el tiempo estimado a la estación es de: A

- OPCION A:** 8 minutos.
OPCION B: 16 minutos.
OPCION C: 24 minutos.
OPCION D:
-

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100232 (5546) | Estando en el radial 315° entrando, un piloto selecciona el radial 320°, vira 5° hacia la izquierda y toma el tiempo. Manteniendo un curso constante, el piloto observa que el CDI se centra en 12 minutos. El tiempo estimado a la estación es de: | B |
| OPCION A: | 10 minutos. | |
| OPCION B: | 12 minutos. | |
| OPCION C: | 24 minutos. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100233 (5547) | Estando en el radial 190° entrando, un piloto selecciona el radial 195°, vira 5° hacia la izquierda y toma el tiempo. Manteniendo un curso constante, el piloto observa que el CDI se centra en 10 minutos. El tiempo estimado a la estación es de: | A |
| OPCION A: | 10 minutos. | |
| OPCION B: | 15 minutos. | |
| OPCION C: | 20 minutos. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|--|---|
| PREG20100234 (5551) | ¿Cómo debe verificar el piloto el receptor VOR, si la aeronave se encuentra en el punto de chequeo designado en la superficie del aeropuerto? | B |
| OPCION A: | Fijar el CURSET en $180^\circ \pm 4^\circ$; el CDI se debe centrar con una indicación de FROM. | |
| OPCION B: | Fijar el CURSET en el radial designado. El CDI se debe centrar dentro de dicho radial $\pm 4^\circ$ con una indicación de FROM. | |
| OPCION C: | Si se fija la aeronave con un curso directo hacia el VOR y el CURSET a 000° , el CDI se debe centrar dentro de dicho radial $\pm 4^\circ$ con una indicación de TO. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|---|---|
| PREG20100235 (5552) | Al utilizar el test para verificar el receptor VOR, el CDI se debe centrar y el CURSET debe indicar que la aeronave se encuentra en el: | C |
| OPCION A: | Radial de 090. | |
| OPCION B: | Radial de 180. | |
| OPCION C: | radial de 360. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------------|--|---|
| PREG20100236 (5553) | Si la aguja del CDI está centrada durante un chequeo de VOR en vuelo, el CURSET y el indicador de TO/FROM deben señalar: | B |
| OPCION A: | Dentro de 4° del radial seleccionado. | |
| OPCION B: | Dentro de 6° del radial seleccionado. | |
| OPCION C: | 0° TO, sólo si está más allá del sur del VOR. | |
| OPCION D: | | |
