

TEMA: 0953 Navegante - Navegación Aérea

COD_PREG: PREGUNTA: **RPTA:**
PREG20105688 La Navegacion Aérea A
(0001)

OPCION A: Comienza y finaliza en tierra.
OPCION B: Comienza y finaliza en el aire.
OPCION C: Comienza en el aire y finaliza en tierra.
OPCION D:

PREG20105689 Navegacion se define como: B
(0002)

OPCION A: El arte de mantener una aeronave en una dirección.
OPCION B: Es la ciencia o arte que permite desplazar la aeronave con seguridad de un punto a otro, pudiendo determinar en todo momento su posición y dirección a seguir para llegar a destino.
OPCION C: El procedimiento para dirigir el desplazamiento de un móvil.
OPCION D:

PREG20105690 Las funciones de la Navegación son: B
(0003)

OPCION A: Localizar posiciones, medir distancias.
OPCION B: Localizar posiciones, determinar la dirección para trasladarse de un lugar a otro, medir distancias y calcular tiempos.
OPCION C: El procedimiento para dirigir el desplazamiento de un móvil.
OPCION D:

PREG20105691 La dirección es la posición de: C
(0004)

OPCION A: Un punto en el espacio con relación a otro, sin referencia de ángulos entre ellos.
OPCION B: Es la dirección del avión referida al meridiano que pasa sobre el avión.
OPCION C: Un punto en el espacio con respecto a otro sin referencia de distancia entre ellos.
OPCION D:

PREG20105692 Se denomina Rumbo (heading) a la: B
(0005)

OPCION A: Dirección horizontal de un punto a otro.
OPCION B: El ángulo horizontal formado entre el eje longitudinal de la aeronave, medido en sentido horario con respecto a una referencia (de 0° a 360°).

OPCION C: Es la proyección del plano horizontal del movimiento de las aeronaves.

OPCION D:

PREG20105693 El Rumbo Verdadero es: A
(0006)

OPCION A: El rumbo de la aeronave con referencia al Norte Verdadero.

OPCION B: El ángulo que forma el eje longitudinal de la aeronave con el meridiano.

OPCION C: Es el ángulo que forma el eje longitudinal de la aeronave con el meridiano magnético.

OPCION D:

PREG20105694 El Rumbo del Compás es: A
(0007)

OPCION A: El ángulo que forma el eje longitudinal de la aeronave con la línea N-S del compás magnético.

OPCION B: La lectura tomada directamente del Compás de la aeronave.

OPCION C: El ángulo que forma el eje longitudinal del la aeronave con el meridiano verdadero.

OPCION D:

PREG20105695 Se llama Course a la: A
(0008)

OPCION A: Línea imaginaria que traza la aeronave sobre el terreno en su desplazamiento.

OPCION B: La dirección horizontal hacia donde apunta la nariz de la aeronave referida al meridiano que pasa sobre el avión.

OPCION C: La dirección de un punto a otro del eje longitudinal del aeronave.

OPCION D:

PREG20105696 Marcación (bearing) es: B
(0009)

OPCION A: La dirección horizontal hacia donde apunta la nariz de la aeronave referida al meridiano que pasa sobre la aeronave.

OPCION B: La dirección de la línea de mira desde un observador (la aeronave) a un objeto, expresada como ángulo, puede ser Verdadera o Relativa.

OPCION C: La proyección del plano horizontal del movimiento del aeronave.

OPCION D:

PREG20105697 Marcación Verdadera es: A
(0010)

OPCION A: La dirección a un objeto desde la aeronave del observador, expresada por 3 dígitos, desde 000° a partir del Norte Verdadero hasta 360°, en sentido horario.

OPCION B: La dirección horizontal de un punto a otro, puede expresarse de diferente manera, según la referencia; si se mide a partir del Norte Magnético.

OPCION C: La dirección horizontal de un punto a otro, puede expresarse de diferente manera, según la referencia; si se mide a partir de la nariz de la aeronave.

OPCION D:

PREG20105698 (0011) Punto de Chequeo es: C

OPCION A: Una referencia geográfica utilizada para controlar la posición de un avión en vuelo.

OPCION B: Se selecciona generalmente antes de realizar el vuelo para controlar la posición durante el mismo.

OPCION C: Ambas son correctas

OPCION D:

PREG20105699 (0012) El Radio de Acción es: A

OPCION A: La máxima distancia que el avión puede alejarse de un punto y regresar al mismo, a la hora fijada y con la reserva de combustible intacta.

OPCION B: La máxima distancia que el avión puede alejarse de un punto.

OPCION C: La máxima velocidad a la que un avión puede alejarse de un punto.

OPCION D:

PREG20105700 (0013) El Punto de No Retorno es: C

OPCION A: El punto a partir del cual el avión sólo podrá seguir.

OPCION B: Ya que si intenta volver no podrá hacerlo por falta de autonomía.

OPCION C: Ambas son correctas

OPCION D:

PREG20105701 (0014) La tierra efectúa una revolución completa alrededor de su eje en un termino de: B

OPCION A: 28 Horas

OPCION B: 24 Horas

OPCION C: 18 Horas

OPCION D:

PREG20105702 (0015) El Ecuador puede entonces dividirse en 24 horas con la misma lógica que lo fue en 360°, viendo entonces cada 15° de diferencia en longitud corresponde a: A

OPCION A: Una Hora

OPCION B: Dos Horas

OPCION C: ½ Hora

OPCION D:

PREG20105703 (0016) La Navegación Aérea, atendiendo a los métodos utilizados para resolver el problema de posición y dirección se clasifica en: C

OPCION A: Navegación por Estima, Radio-navegación.

OPCION B: Navegación Astronomica, Navegación Observada.

OPCION C: Todas las anteriores.

OPCION D:

PREG20105704 (0017) Navegación Observada es aquella que: A

OPCION A: Utiliza para sus fines la observación directa.

OPCION B: Consiste en determinar la posición de la aeronave conociendo tres factores.

OPCION C: Es la que se determina por medio de los equipos de radio.

OPCION D:

PREG20105705 (0018) Navegación por Estima es aquella que: A

OPCION A: Consiste en determinar la posición de la aeronave conociendo tres factores: Trayectoria descrita, Velocidad y tiempo transcurrido.

OPCION B: Utiliza para sus fines la observación directa.

OPCION C: Es la que se determina por medio de los equipos de radio.

OPCION D:

PREG20105706 (0019) Radionavegación es aquella que: C

OPCION A: Utiliza para sus fines la observación directa.

OPCION B: Es la que se determina por medio de los equipos de radio.

OPCION C: Se practica cuando la posición de la aeronave se determina por medio del equipo instalado a bordo.

OPCION D:

PREG20105707 (0020) Las coordenadas geográficas son la latitud y la longitud, se conoce como Latitud: C

OPCION A: A la distancia angular medida al N o al S del Ecuador sobre un meridiano.

OPCION B: Se mide de 0° a 90°

OPCION C: Las dos anteriores son correctas.

OPCION D:

PREG20105708 (0021) Las coordenadas geográfica son la latitud y la longitud, se conoce como Longitud: B

- OPCION A:** Cualquier punto del globo que se puede describir en términos de distancia angular desde los puntos de referencia del ecuador.
- OPCION B:** A la distancia angular al E o al W del meridiano de Greenwich, medida en el plano del Ecuador o en cualquier otro paralelo de 0° a 180°.
- OPCION C:** Cualquier punto del globo que se puede describir en términos de distancia angular desde los puntos de referencia del ecuador.
- OPCION D:**

PREG20105709 (0022) El Pie (FEET) es una unidad de medida de longitud usada en muchos países equivalente a: A

- OPCION A:** 1 metro es igual a 3.28 pies.
- OPCION B:** 1 metro es igual a 3.14 pies
- OPCION C:** 1 metro es igual a 3.26 pies.
- OPCION D:**

PREG20105710 (0023) El Nudo (KNOT) es una unidad de medida de velocidad que equivale a: C

- OPCION A:** 2 millas náuticas por hora.
- OPCION B:** 3 millas náuticas por hora.
- OPCION C:** 1 milla náutica por hora.
- OPCION D:**

PREG20105711 (0024) El efecto Coriolis es: C

- OPCION A:** Una fuerza aparente debida a la rotación de la tierra que hace que un cuerpo móvil sea deflectado hacia la derecha en el hemisferio Norte.
- OPCION B:** Una fuerza aparente debida a la rotación de la tierra que hace que un cuerpo móvil sea deflectado hacia la izquierda en el hemisferio Sur.
- OPCION C:** Ambas son correctas
- OPCION D:**

PREG20105712 (0025) Se llama Mapa a: B

- OPCION A:** Una representación sobre una superficie plana.
- OPCION B:** Una representación convencional usualmente sobre una superficie plana de todas o parte de las características de la superficie de la tierra.
- OPCION C:** Cuando esa representación se hace específicamente para uso de navegación.
- OPCION D:**
-

PREG20105713 Se llama Carta cuando: C
(0026)

OPCION A: Es la representación que se hace específicamente sobre una superficie plana.

OPCION B: Es una representación convencional sobre una superficie plana

OPCION C: Es la representación que se hace específicamente para uso de la navegación

OPCION D:

PREG20105714 Variación Magnética de un lugar es: A
(0027)

OPCION A: El ángulo que forman el meridiano verdadero y el meridiano magnético en ese lugar.

OPCION B: Cuando se forma el meridiano geográfico y el meridiano magnético en ese lugar.

OPCION C: Cuando se forma el meridiano magnético y el meridiano geográfico en ese lugar.

OPCION D:

PREG20105715 La Línea Isógona o Isogónica es la que une: C
(0028)

OPCION A: Los puntos cuya variación es nula.

OPCION B: Los puntos de diferente variación.

OPCION C: Los puntos de igual variación magnética.

OPCION D:

PREG20105716 La línea Agónica es la línea que une: C
(0029)

OPCION A: Los puntos de igual variación.

OPCION B: Los puntos que tienen diferente variación.

OPCION C: Los puntos con variación magnética nula (0°).

OPCION D:

PREG20105717 La línea Isopórica es la que une: B
(0030)

OPCION A: Los puntos que tienen igual variación.

OPCION B: Los puntos que tienen igual porcentaje anual de cambio de variación magnética.

OPCION C: Los puntos cuya variación es nula.

OPCION D:

PREG20105718 Línea Isoclina o Isoclínica es la que: C
(0031)

-
- OPCION A:** Los puntos que tienen igual variación.
OPCION B: Los puntos que tienen igual cambio anual de la variación.
OPCION C: Resulta de unir por trazo continuo todos los lugares que tienen igual inclinación del campo magnético.
OPCION D:
-

PREG20105719 (0032) Se define Elevación a la: B

- OPCION A:** Distancia vertical desde el nivel medio del mar hasta un punto en el espacio.
OPCION B: Distancia vertical desde el nivel medio del mar hasta un punto del terreno.
OPCION C: Distancia vertical desde un punto del terreno a un punto en el espacio.
OPCION D:
-

PREG20105720 (0033) Se define Altitud a la: A

- OPCION A:** Distancia vertical desde el nivel medio del mar hasta un punto en el espacio.
OPCION B: Distancia vertical desde el nivel medio del mar hasta un punto del terreno.
OPCION C: Distancia vertical desde un punto del terreno a un punto en el espacio.
OPCION D:
-

PREG20105721 (0034) Se define Altura a la: C

- OPCION A:** Distancia vertical desde el nivel medio del mar hasta un punto en el espacio.
OPCION B: Distancia vertical desde el nivel medio del mar hasta un punto del terreno.
OPCION C: Distancia vertical desde un punto del terreno a un punto en el espacio.
OPCION D:
-

PREG20105722 (0035) Qué es un Círculo Máximo B

- OPCION A:** Círculo de la superficie que divide la tierra en dos porciones diferentes
OPCION B: Círculo de la superficie que divide la tierra en dos partes iguales
OPCION C: N/A
OPCION D:
-

PREG20105723 (0036) Qué es un Círculo Menor A

- OPCION A:** Círculo de la superficie que divide la tierra en dos porciones diferentes
OPCION B: Círculo de la superficie que divide la tierra en dos partes iguales
OPCION C: N/A
OPCION D:
-

PREG20105724 (0037)	Qué es una proyección MERCATOR	B
OPCION A:	Es una proyección que se usa para representar grandes regiones del tamaño de continentes.	
OPCION B:	Es una proyección cilíndrica que carece de distorsiones en la zona del Ecuador.	
OPCION C:	Un escalado linear de longitudes y latitudes	
OPCION D:		

PREG20105725 (0038)	Qué es una proyección Cilíndrica Equidistante	C
OPCION A:	Son líneas rectas con un azimut constante, su uso principal es representar las regiones polares.	
OPCION B:	Es una proyección que se usa para representar grandes regiones del tamaño de continentes.	
OPCION C:	Un escalado linear de longitudes y latitudes	
OPCION D:		

PREG20105726 (0039)	Qué es una proyección Polar	B
OPCION A:	Es una proyección que se usa para representar grandes regiones del tamaño de continentes.	
OPCION B:	Sin líneas rectas, con un azimut constante, su uso principal es representar las regiones polares.	
OPCION C:	Un escalado linear de longitudes y latitudes	
OPCION D:		

PREG20105727 (0040)	Qué es una proyección Lambert	B
OPCION A:	Un escalado lineal de longitudes y latitudes	
OPCION B:	Es una proyección que se usa para representar grandes regiones del tamaño de continentes y hemisferios. Carece de perspectiva.	
OPCION C:	Proyección que se usa para presentar la apariencia del globo terraqueo desde el espacio.	
OPCION D:		

PREG20105728 (0041)	Qué es una proyección Ortográfica	A
OPCION A:	Proyección que se usa para presentar la apariencia que el globo terráqueo tiene desde el espacio.	
OPCION B:	Es una proyección que se usa para representar grandes regiones del tamaño de continentes.	
OPCION C:	Un escaleado linear de longitudes y latitudes	
OPCION D:		

PREG20105729 Defina DME A
(0042)

OPCION A: Equipo que mide la distancia del avión a un equipo en un punto fijo en tierra.

OPCION B: Equipo que indica altitud

OPCION C: N/A

OPCION D:

PREG20105730 Defina Horizonte Artificial C
(0043)

OPCION A: Instrumento que indica regímenes de viraje

OPCION B: Instrumento medidor de distancia

OPCION C: Indicador giroscópico de actitud de vuelo

OPCION D:

PREG20105731 Defina que es un Indicador de Viraje A
(0044)

OPCION A: Instrumento que nos indica los regímenes de viraje

OPCION B: Instrumento medidor de distancia

OPCION C: N/A

OPCION D:

PREG20105732 Defina que es un VOR B
(0045)

OPCION A: Instrumento que nos indica rumbos

OPCION B: Instrumento que nos indica el curso (radial) expresado en azimut magnético
De o Hacia una estación VOR.

OPCION C: N/A

OPCION D:

PREG20105733 Defina que es un Radioaltímetro B
(0046)

OPCION A: Instrumento que nos indica rumbos

OPCION B: Instrumento que nos indica altura

OPCION C: Instrumento que se usa para medir distancias en vertical

OPCION D:

PREG20105734 Defina que es un Compás Magnético A
(0047)

-
- OPCION A:** Instrumento que nos indica la dirección tomando como referencia el campo magnético de la tierra
- OPCION B:** Instrumento que nos indica altura
- OPCION C:** N/A
- OPCION D:**
-

PREG20105735 (0048) Si el viento viene de la Izquierda la deriva será hacia la **B**

- OPCION A:** Izquierda
- OPCION B:** Derecha
- OPCION C:** No hay deriva
- OPCION D:**
-

PREG20105736 (0049) Si el viento viene de la Derecha la deriva será hacia la **C**

- OPCION A:** Derecha
- OPCION B:** No hay deriva
- OPCION C:** Izquierda
- OPCION D:**
-

PREG20105737 (0050) Si la aeronave vuela entre 0° y 179° el nivel será **B**

- OPCION A:** Par
- OPCION B:** Impar
- OPCION C:** Cualquiera de las dos
- OPCION D:**
-

PREG20105738 (0051) Si la aeronave vuela entre 180° y 359° **A**

- OPCION A:** Par
- OPCION B:** Impar
- OPCION C:** Cualquiera de las dos
- OPCION D:**
-

PREG20105739 (0052) En la navegación se conoce como Posición **C**

- OPCION A:** Una ciudad
- OPCION B:** Un punto cualquiera
- OPCION C:** Un punto de la superficie terrestre reconocible con coordenadas definidas
- OPCION D:**
-

PREG20105740 En la navegación se conoce como Distancia A
(0053)

- OPCION A:** Longitud espacial entre dos lugares sin referencia a la dirección entre ellos
OPCION B: Un punto cualquiera
OPCION C: Ninguna de las anteriores
OPCION D:
-

PREG20105741 La Latitud se expresa en grados A
(0054)

- OPCION A:** Norte - Sur
OPCION B: Este -Oeste
OPCION C: Ambas
OPCION D:
-

PREG20105742 La Longitud se expresa en grados B
(0055)

- OPCION A:** Norte - Sur
OPCION B: Este - Oeste
OPCION C: Ambas
OPCION D:
-

PREG20105743 El tiempo se expresa en horas y minutos siempre referido al meridiano de B
(0056) Greenwich, este método de expresar las horas se conoce como:

- OPCION A:** ATC
OPCION B: UTC
OPCION C: Local
OPCION D:
-

PREG20105744 En un descenso ILS si la barra del CDI se encuentra a la Derecha A
(0057)

- OPCION A:** Estamos a la izquierda har que corregir a la derecha
OPCION B: Estamos a la derecha hay que corregir a la izquierda
OPCION C: Estamos en la senda
OPCION D:
-

PREG20105745 En un descenso ILS si la barra del CDI se encuentra a la Izquierda B
(0058)

- OPCION A:** Estamos a la izquierda hay que corregir a la derecha
OPCION B: Estamos a la derecha hay que corregir a la izquierda
OPCION C: Estamos en la senda

OPCION D:

PREG20105746 (0059) En un descenso ILS si la barra de senda de planeo (GS) se encuentra hacia Abajo A

OPCION A: Estamos encima de la senda hay que corregir hacia abajo

OPCION B: Estamos debajo de la senda hay que corregir hacia arriba

OPCION C: Estamos en la senda

OPCION D:

PREG20105747 (0060) En un descenso ILS si la barra de senda de planeo (GS) se encuentra hacia Arriba B

OPCION A: Estamos encima de la senda, hay que corregir hacia abajo

OPCION B: Estamos debajo de la senda , hay que corregir hacia arriba

OPCION C: Estamos en la senda

OPCION D:

PREG20105748 (0061) El sistema de navegación más preciso y utilizado en el Mundo como red Primaria es: B

OPCION A: ADF

OPCION B: VOR

OPCION C: Ambos

OPCION D:

PREG20105749 (0062) Una aeronave que sobrevuela el radial 270° (entrando), su curso magnético es: B

OPCION A: 270°

OPCION B: 090°

OPCION C: N/A

OPCION D:

PREG20105750 (0063) La velocidad aerodinámica indicada del velocímetro se indica en: C

OPCION A: Nudos

OPCION B: Kilómetros por hora

OPCION C: Las dos son correctas.

OPCION D:

PREG20105751 (0064)	¿Cuál es la máxima tolerancia de error (+-) permitida para un chequeo operacional de equipo VOR al utilizar el test?	A
OPCION A:	4 grados	
OPCION B:	6 grados	
OPCION C:	8 grados	
OPCION D:		

PREG20105752 (0065)	¿Cuándo se debe efectuar un chequeo operacional en el equipo VOR de la aeronave para operar bajo IFR? En un plazo no mayor a los	C
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:		

PREG20105753 (0066)	¿Qué datos deben ser registrados en la bitacora u otro record de la aeronave por un piloto que efectua un chequeo operacional del VOR para llevar a cabo operaciones IFR?	B
OPCION A:	Nombre o identificacion del VOR,lugar del chequeo operacional,error de marcacion y fecha de chequeo.	
OPCION B:	Fecha del chequeo,lugar del chequeo operacional,error de marcacion y firma	
OPCION C:	Nombre o identificacion del VOR,error de marcacion,fecha de chequeo y firma	
OPCION D:		

PREG20105754 (0067)	¿Cuánto combustible necesita un avion para recorrer 450 MN si consume 95 libras por hora a una altitud de crucero de 6500 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:		

PREG20105755 (0068)	¿Cuánto combustible necesita un avion para recorrer 435 MN si consume 12.5 galones por hora a una altitud de crucero de 8500 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:

PREG20105756 (0069) ¿Cuánto combustible necesita un avion para recorrer 490 MN si consume 9.5 galones por hora a una altitud de crucero de 6000 pies y una velocidad sobre el terreno de 135 nudos? C

OPCION A: 27 galones

OPCION B: 30 galones

OPCION C: 35 galones

OPCION D:

PREG20105757 (0070) ¿Cuanto combustible necesita un avion para recorrer 560 MN si consume 14.8 galones por hora a una altitud de crucero de 7500 pies y una velocidad sobre el terreno de 167 nudos? A

OPCION A: 50 galones

OPCION B: 53 galones

OPCION C: 57 galones

OPCION D:

PREG20105758 (0071) ¿Cuanto combustible necesita un avion para recorrer 612 MN si consume 14.7 galones por hora y la velocidad sobre el terreno es de 157 nudos? A

OPCION A: 58 galones

OPCION B: 60 galones

OPCION C: 64 galones

OPCION D:

PREG20105759 (0072) Ud. Ha volado 52 millas y esta 6 millas fuera de curso; le faltan 118 millas por volar. Para converger a su destino, el angulo de correccion total seria C

OPCION A: 3 grados

OPCION B: 6 grados

OPCION C: 10 grados

OPCION D:

PREG20105760 (0073) En una carta aeronautica seccional, se debe realizar las mediciones de curso verdadero en un meridiano cerca al punto central del curso debido a que C

OPCION A: Los valores de las lineas isogonicas varian de punto a punto.

OPCION B: Los angulos formados por las lineas isogonicas y las lineas de latitud varian de punto a punto

OPCION C: Los angulos formados por las lineas de longitudes y la linea del curso varian de punto a punto

OPCION D:

PREG20105761 (0074) La mejor vision en vuelos nocturnos esta asegurada cuando: B

OPCION A: las pupilas de los ojos empiezan a dilatarse en aproximadamente en 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:

PREG20105762 (0075) Cuando se planifica un vuelo de travesia 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: sistemas de luces del aeropuerto del destino

OPCION D:

PREG20105763 (0076) Una aeronave mantiene un rumbo magnetico de 265° y el ADF muestra una marcacion relativa de 065°. Ello indica que la aeronave cruza la B

OPCION A: marcacion magnetica de 065° DESDE la radiobaliza

OPCION B: marcacion magnetica de 150° DESDE la radiobaliza

OPCION C: marcacion magnetica de 330° DESDE la radiobaliza

OPCION D:

PREG20105764 (0077)	Luego de experimentar una perdida de motor en vuelo nocturno ,una de las principales consideraciones debe incluir	C
OPCION A:	Apagar todos los switches electricos para ahorrar bateria para el aterrizaje	
OPCION B:	maniobrar para aterrizar en pista o camino iluminado	
OPCION C:	planificar la aproximacion de emergencia y aterrizar en una porcion de area no iluminada	
OPCION D:		

PREG20105765 (0078)	El rumbo magnetico es 350° y la marcacion relativa es 240°. ¿Cuál seria la marcacion magnetica A la radiobaliza?	B
OPCION A:	050°	
OPCION B:	230°	
OPCION C:	295°	
OPCION D:		

PREG20105766 (0079)	Al encontrarse del radial 180° saliendo de una estacion 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:		

PREG20105767 (0080)	Al encontrarse en el radial 215° entrando en una estacion 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:		

PREG20105768 (0081)	Para interceptar una marcacion magnetica de 240° DESDE a un angulo 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:

PREG20105769 (0082) La marcacion 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 estacion seria C

OPCION A: 26 MN

OPCION B: 37 MN

OPCION C: 58 MN

OPCION D:

PREG20105770 (0083) El ADF indica un cambio de marcacion de punta de ala de 10° en 2 minutos de tiempo transcurrido y la TAS es 160 nudos ¿Cuál es la distancia a la estacion? B

OPCION A: 15 MN

OPCION B: 32 MN

OPCION C: 36 MN

OPCION D:

PREG20105771 (0084) Se sintoniza el ADF a una radiobaliza no direccional(NDB) y la marcacion relativa cambia de 095° a 100° en 1.5 minutos de tiempo transcurrido .el tiempo en ruta a dicha estacion seria A

OPCION A: 18 minutos

OPCION B: 24 minutos

OPCION C: 30 minutos

OPCION D:

PREG20105772 (0085) Se sintoniza el ADF a una radiobaliza no direccional(NDB) y la marcacion relativa cambia de 270° a 265° en 2.5 minutos de tiempo transcurrido .el tiempo en ruta a dicha baliza seria C

OPCION A: 9 minutos

OPCION B: 18 minutos

OPCION C: 30 minutos

OPCION D:

PREG20105773 (0086) Se sintoniza el ADF a una radiobaliza no direccional (NDB) y la marcacion relativa cambia de 085° a 090° en 2 minutos de tiempo transcurrido .el tiempo en ruta a la estacion seria C

OPCION A: 15 minutos

OPCION B: 18 minutos

OPCION C: 24 minutos

OPCION D:

PREG20105774 (0087) Si la marcacion relativa cambia de 090° a 100° en 2.5 minutos de tiempo transcurrido ,el tiempo en ruta a la estacion seria B

OPCION A: 12 minutos

OPCION B: 15 minutos

OPCION C: 18 minutos

OPCION D:

PREG20105775 (0088) Se sintoniza el ADF a una radiobaliza no direccional(NDB) y la marcacion relativa cambia de 090° a 100° en 2.5 minutos de tiempo transcurrido. Si la velocidad aerea verdadera es 90 nudos .la distancia y el tiempo en ruta a dicha radiobaliza seria 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:

PREG20105776 (0089) Mientras mantiene un rumbo constante .se duplica una marcacion relativa de 15° en 6 minutos .el tiempo a la estacion en uso seria B

OPCION A: 3 minutos

OPCION B: 6 minutos

OPCION C: 12 minutos

OPCION D:

PREG20105777 (0090) Mientras mantiene un rumbo constante ,la aguja del ADF se incrementa de una marcacion relativa de 045° a 090° en 5 minutos .el tiempo a la estacion es uso es A

OPCION A: 5 minutos

OPCION B: 10 minutos

OPCION C: 15 minutos

OPCION D:

PREG20105778 (0091) Al estar en crucero a 135 nudos y en rumbo constante la aguja del ADF reduce de una marcacion relativa de 315° a 270° en 7 minutos .el valor aproximado de tiempo y distancia a la estacion 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:

PREG20105779 (0092) Mientras mantiene un rumbo constante ,se duplica una marcacion relativa de 10° en 5 minutos .Si la velocidad aerea verdadera es 105 nudos el tiempo y la distancia a ala estacion 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:

PREG20105780 (0093) ¿En cuantos grados se debe girar el CURSET para mover el CDI desde el centro hasta el ultimo 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:

PREG20105781 (0094) Una aeronave a 60 millas de una estacion VOR indica en el CDI una deflecion de 1/5 ;ello representa una desviacion aproximada de linea central de curso de: **B**

OPCION A: 6 millas

OPCION B: 2 millas

OPCION C: 1 milla

OPCION D:

PREG20105782 (0095) Al mantener un curso magnetico de 270° y una velocidad aera 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 estacion son de :

OPCION A: 42 minutos y 84 MN

OPCION B: 42 minutos y 91 MN

OPCION C: 44 minutos y 96 MN

OPCION D:

PREG20105783 (0096) 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 .Basandose en esta in formacion , el tiempo estimado a la estacion es de:

OPCION A: 8 minutos

OPCION B: 15 minutos

OPCION C: 30 minutos

OPCION D:

PREG20105784 (0097) 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 .Basandose en esta informacion , el tiempo estimado a la estacion es de :

OPCION A: 8 minutos

OPCION B: 16 minutos

OPCION C: 24minutos

OPCION D:

PREG20105785 (0098) Estando en el radial 315° entrando ,un piloto selecciona el radial 320° ,vira 5° a 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 estacion es de:

OPCION A: 10 minutos

OPCION B: 12 minutos

OPCION C: 24 minutos

OPCION D:

PREG20105786 (0099)	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 estacion es de:	A
OPCION A:	10 minutos	
OPCION B:	15 minutos	
OPCION C:	20 minutos	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20105787 (0100)	¿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° + - 4° ;el CDI se debe centrar con una indicacion de FROM	
OPCION B:	fijar el CURSET en el radial designado ;el CDI se debe centrar dentro de dicho radial +-4° con una indicacion de FROM	
OPCION C:	Si se fija la aeronave con un curso directo hacia el VORy el CURSET a 000°, el CDI se debe centrar dentro de dicho radial +- 4° con una indicacion TO	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20105788 (0101)	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:		
<hr/>		
PREG20105789 (0102)	Si la aguja del CDI esta 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, solo si esta mas alla del sur del VOR	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20105790 (0103)	DADO QUE: Altitud de presión..12,000ft , Temperatura verdadera del aire.. +50°f A partir de las condiciones determinadas, la altitud de densidad aproximada es de:	B

OPCION A: 11,900 pies

OPCION B: 14,130 pies

OPCION C: 18,150 pies

OPCION D:

PREG20105791 (0104) DADO QUE: Altitud de presión..5,000ft , Temperatura verdadera del aire.. +30°C A partir de las condiciones determinadadas, la altitud de densidad aproximada es de: B

OPCION A: 7,200 pies

OPCION B: 7,800 pies

OPCION C: 9,000 pies

OPCION D:

PREG20105792 (0105) DADO QUE: Altitud de presión ..6,000ft , Temperatura verdadera del aire.. +30°F A partir de la condiciones establecidas , la altitud de densidad aproximada es de: B

OPCION A: 9,000 pies

OPCION B: 5,500 pies

OPCION C: 5,000 pies

OPCION D:

PREG20105793 (0106) Un avion desciende a un aeropuerto de acuerdo a las siguientes condiciones: altitud de crucero.....6,500ft ,elevación del aeropuerto.....700ft , desciende a.....800ft AGL ,régimen de descenso.....500ft/min ,velocidad aérea verdadera.....110kt , curso verdadero.....335° ,velocidad promedio del viento.....060° a 15kt ,variación.....3°w , desviación.....+2 ,consumo promedio de combustible.....8.5gal/hr Determinar el tiempo aproximado ,rumbo de compás ,distancia y combustible durante el descenso A

OPCION A: 10 minutos,348° ,18MN , 1.4 galones

OPCION B: 10 minutos,355° ,17MN , 2.4 galones

OPCION C: 12 minutos,346° ,18MN , 1.6 galones

OPCION D:

PREG20105794 (0107) Un avión desciende a un aeropuerto de acuerdo a las siguientes condiciones: altitud de crucero..7,500ft ,elevación del aeropuerto...1300ft , desciende a....800ft AGL ,régimen de descenso.....300ft/min ,velocidad aérea verdadera....120kt , curso verdadero.....165° , velocidad promedio del viento.....240° a 20kts ,variacion.....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° , 34MN , 3.2 galones

OPCION C: 18 minutos , 168° , 34MN , 2.9 galones

OPCION D:

PREG20105795 (0108) Un avión desciende a un aeropuerto en las siguientes condiciones establecidas: altitud de crucero.10,500ft ,elevación del aeropuerto.1,700ft , desciende a1,000ft AGL ,régimen de descenso.....600ft/min , velocidad aérea verdadera promedio...135 kts ,curso verdadero.....263° ,velocidad promedio del viento.....330° a 30 kts ,variación.....7°E , desviacion.....+3° , consumo promedio de combustible.....11.5gal/hr Determinar el tiempo aproximado, el rumbo de compás, la distancia y el combustible consumido durante el descenso

OPCION A: 9 minutos ,274° ,26MN , 2.8 galones

OPCION B: 13 minutos, 274° , 28 MN ,2.5 galones

OPCION C: 13 minutos, 271° , 26MN, 2.5 galones

OPCION D:

PREG20105796 (0109) DADO QUE: curso verdadero ..105° , rumbo verdadero.085° , velocidad aérea verdadera .95kts ,velocidad sobre el terreno 87kts Determinar la direccion y velocidad del viento.

OPCION A: 020° y 32 nudos

OPCION B: 030° y 38 nudos

OPCION C: 200° y 32 nudos

OPCION D:

PREG20105797 (0110) DADO QUE: curso verdadero....345° , rumbo verdadero.....355° ,velocidad aérea verdadera.....85 kts ,velocidad sobre el terreno.....95kts 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:

PREG20105798 (0111) DADO QUE: 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 seria: C

OPCION A: 4°

OPCION B: 6°

OPCION C: 10°

OPCION D:

PREG20105799 (0112) DADO QUE : viento.....175° a 20 kts ,distancia.....135MN , curso verdadero.....075° ,velocidad aérea verdadera.....80kts , consumo de combustible.....105 lb/hr Determinar el tiempo en ruta y el consumo de combustible C

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:

PREG20105800 (0113) Un avión sale de un aeropuerto bajo las siguientes condiciones: elevación del aeropuerto.....1,000pies ,altitud de crucero9,500pies ,regimen de ascenso.....500 pies por minuto ,velocidad aerea verdadera promedio.....135 nudos ,curso verdadero.....215° ,velocidad del viento promedio.....290° a 20 nudos , variacion.....3°W ,desviacion-2° ,consumo de combustible promedio13 galones por hora Determinar el valor aproximado del tiempo ,rumbo de compás ,distancia y combustible durante el ascenso B

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:

PREG20105801 (0114) Una aeronave parte de un aeropuerto de acuerdo a las siguientes condiciones: elevación del aeropuerto.....1,500ft ,altitud de crucero.....9,500ft ,regimen de ascenso.....500ft/min velocidad aerea promedio verdadera.....106kts , curso verdadero145° ,velocidad promedio del viento.....080° a 15kts , variación.....5°E , desviación.....-3° , consumo promedio de combustible.....14gal/hr Determinar el tiempo aproximado ,rumbo de compas, la distancia y el combustible consumido durante el ascenso B

OPCION A: 14 minutos ,128° , 35 MN ,3.2 galones

OPCION B: 16 minutos ,132° , 41MN ,3.7 galones

OPCION C: 16 minutos , 128° , 32 MN , 3.8 galones

OPCION D:

PREG20105802 (0115) DADO QUE : 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: C

OPCION A: 36 MN

OPCION B: 57.7 MN

OPCION C: 115 MN

OPCION D:

PREG20105803 (0116) DADO QUE : cambio de marcación de punta de ala.....10° ,tiempo transcurrido entre el cambio de la marcación.....4 minutos , regimen de consumo de combustible11 galones Calcular el combustible que se requiere para volar a la estación: A

OPCION A: 4.4 galones

OPCION B: 8.4 galones

OPCION C: 12 galones

OPCION D:

PREG20105804 (0117) DADO QUE : cambio de marcación de punta de ala50° ,tiempo transcurrido entre el cambio de marcación.....6 minutos ,regimen de consumo de combustible.....12 galones por hora. El combustible que se requiere para volar a la estación es: B

OPCION A: 8.2 galones

OPCION B: 14.4 galones

OPCION C: 18.7 galones

OPCION D:

PREG20105805 (0118) DADO QUE : cambio de marcación de punta de ala15° ,tiempo transcurrido entre el cambio de marcación.....6 minutos ,regimen de consumo de combustible.....8.6 galones por hora Calcular el valor aproximado de combustible que se requiere para volar a la estación: A

OPCION A: 3.44 galones

OPCION B: 6.88 galones

OPCION C: 17.84 galones

OPCION D:

PREG20105806 (0119) DADO QUE : cambio de marcación de punta de ala.....15° , tiempo transcurrido entre el cambio de marcación.....7.5 minutos ,velocidad aerea verdadera.....85 nudos ,regimen de consumo de combustible.....9.6 galones por hora. El tiempo ,distancia y combustible que se requiere para volar a la estacion es: A

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:
