

**TEMA:** 0710 PIC Comercial-Cáp.3-Instrumentos de vuelo

<b>COD PREG:</b>	<b>PREGUNTA:</b>	<b>RPTA:</b>
PREG20099829	La mejor forma de describir la velocidad aérea calibrada es decir que se trata de la velocidad aérea indicada corregida por error de instalación e instrumento.	A
<b>OPCION A:</b>	error de instrumento.	
<b>OPCION B:</b>	temperatura no estándar.	
<b>OPCION C:</b>		
PREG20099830	La mejor manera de describir la velocidad aérea verdadera es decir que se trata de velocidad aérea calibrada corregida por error de instalación o instrumento.	C
<b>OPCION A:</b>	temperatura no estándar.	
<b>OPCION B:</b>	altitud y temperatura no estándar.	
<b>OPCION C:</b>		
PREG20099831	¿Por qué se debe evitar las velocidades de vuelo por encima de Vne?	B
<b>OPCION A:</b>	La resistencia excesiva inducida ocasiona fallas estructurales.	
<b>OPCION B:</b>	Se puede exceder los factores de carga límite de diseño si se encuentra ráfagas.	
<b>OPCION C:</b>	La efectividad en el control se ve imposibilitada de tal manera que no se puede controlar la aeronave.	
PREG20099835	Para determinar la altitud presión antes del despegue, se debe ajustar el altímetro a el ajuste del altímetro que haya en ese momento.	B
<b>OPCION A:</b>	29.92 pulg. de Hg y observar su indicación.	
<b>OPCION B:</b>	la elevación del campo y observar la lectura de presión en su ventana de ajuste.	
<b>OPCION C:</b>		
PREG20099834	Si en vuelo se encuentra turbulencia severa, el piloto debe reducir la velocidad aérea a velocidad mínima de control.	B
<b>OPCION A:</b>	velocidad de maniobra.	
<b>OPCION B:</b>	velocidad máxima estructural de crucero.	
<b>OPCION C:</b>		
PREG20099836	¿Cuál es la mejor técnica para minimizar el factor de carga alar al volar en turbulencia severa?	C
<b>OPCION A:</b>	Variar los ajustes de potencia, según sea necesario, para mantener velocidad aérea constante.	
<b>OPCION B:</b>	Controlar la velocidad aérea con potencia, mantener las alas niveladas y aceptar variaciones de altitud.	
<b>OPCION C:</b>	Fijar potencia y compensar para obtener una velocidad aérea a velocidad de maniobra o por debajo de la misma, mantener las alas niveladas y aceptar variaciones de velocidad aérea y altitud.	

---

PREG20099828      ¿Cuánto tiempo se necesitaría para efectuar un viraje de 360° si se mantiene un viraje de régimen estándar?      B

**OPCION A:**      1 minuto.

**OPCION B:**      2 minutos.

**OPCION C:**      3 minutos.

---

PREG20099832      La velocidad máxima estructural de crucero es la velocidad máxima en la cual se puede operar una aeronave durante      B

**OPCION A:**      maniobras abruptas.

**OPCION B:**      operaciones normales.

**OPCION C:**      vuelo en aire suave.

---

PREG20099827      ¿Cuál es la ventaja de un coordinador de viraje eléctrico si la aeronave posee un sistema de vacío para otros instrumentos giroscópicos?      A

**OPCION A:**      Es uno de reserva en caso de una falla del sistema de vacío.

**OPCION B:**      Es más confiable que los indicadores accionados por vacío.

**OPCION C:**      No vibra como los indicadores de viraje accionados por vacío.

---

PREG20099833      Un piloto ingresa a un área en la cual se ha reportado turbulencia tipo CAT. ¿Qué acción es la apropiada al encontrar dicha condición?      B

**OPCION A:**      Mantener la altitud y la velocidad aérea.

**OPCION B:**      Regular la velocidad aérea a la recomendada para aire turbulento.

**OPCION C:**      Ingresar a un ascenso o descender a velocidad de maniobra.

---

PREG20099825      Figura 5  
La línea vertical desde el punto D al punto G es representada en el indicador de velocidad aérea por el límite de velocidad máxima del      A

**OPCION A:**      arco verde.

**OPCION B:**      arco amarillo.

**OPCION C:**      arco blanco.

---

PREG20099826      ¿Cuál es la diferencia operacional entre el coordinador de viraje y el indicador de viraje y derrape? El primero      C

**OPCION A:**      siempre es eléctrico; el otro es accionado siempre por vacío.

**OPCION B:**      indica sólo un ángulo de banqueo; el otro indica el régimen de viraje y la coordinación.

**OPCION C:**      indica el régimen de banqueo, régimen de viraje y coordinación; el otro indica el régimen de viraje y coordinación.

---

PREG20099817      ¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de pérdida o la velocidad mínima de vuelo estable en una configuración específica?      B

**OPCION A:**      Vs.

**OPCION B:**      Vs1.

**OPCION C:**      Vs0.

---

PREG20099819	5015-1 Se define la Vf como:	A
OPCION A:	Velocidad de diseño de flap.	
OPCION B:	Velocidad operacional de flap.	
OPCION C:	Velocidad máxima con flap extendido.	
PREG20099820	Se define la Vle como:	A
OPCION A:	Velocidad máxima con tren de aterrizaje extendido.	
OPCION B:	Velocidad máxima operacional de tren de aterrizaje.	
OPCION C:	Velocidad máxima con flaps de borde de ataque extendidos.	
PREG20099818	¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de pérdida o la velocidad mínima de control de la aeronave?	A
OPCION A:	Vs.	
OPCION B:	Vs1.	
OPCION C:	Vso.	
PREG20099822	¿Qué velocidad aérea no podría identificar un piloto mediante el código de colores de un indicador de VAI?	C
OPCION A:	La velocidad de nunca exceder.	
OPCION B:	La velocidad de pérdida sin potencia.	
OPCION C:	La velocidad de maniobra.	
PREG20099823	¿Qué afirmación es la correcta con respecto a la desviación magnética de una brújula? La desviación	B
OPCION A:	varía sobre el tiempo en tanto se eleva la línea agónica.	
OPCION B:	varía para diferentes rumbos de la misma aeronave.	
OPCION C:	es la misma para todas las aeronaves en la misma posición.	
PREG20099824	Nombrar los cuatro conceptos principales involucrados en la maniobrabilidad de una aeronave	C
OPCION A:	Potencia, cabeceo, banqueo y compensación.	
OPCION B:	Empuje, sustentación, virajes y planeos.	
OPCION C:	Vuelo recto y nivelado, virajes, ascensos y descensos.	
PREG20099821	¿Qué ajuste de altímetro se requiere al operar una aeronave a 18,000 pies MSL?	B
OPCION A:	El ajuste reportado del altímetro que haya en ese momento en un estación a lo largo de la ruta.	
OPCION B:	29.92 pulg. de Hg.	
OPCION C:	El ajuste del altímetro en el aeropuerto de salida o destino.	

