

TEMA: TEM2024112026 INSTRUMENTOS DE VUELO - PP AVIÓN 2023
3

COD PREG: PREG20241107009
PREGUNTA: 3248.- ¿Qué instrumento dejará de funcionar si el tubo de pitot se obstruye?
RPTA: c

OPCION A: Altímetro.

OPCION B: Velocidad vertical.

OPCION C: Velocidad con respecto al aire.

PREG20241107009 3249.- ¿Qué instrumentos dejarán de funcionar si las rejillas de ventilación estáticas se obstruyen? C
4

OPCION A: Únicamente velocidad con respecto al aire.

OPCION B: Únicamente el altímetro.

OPCION C: Velocidad con respecto al aire, altímetro y velocidad vertical.

PREG20241107009 3247.- Si el tubo de pitot y las ventilaciones estáticas exteriores se obstruyen, ¿qué instrumentos se verían afectados? B
5

OPCION A: El altímetro, el indicador de velocidad con respecto al aire y el indicador de viraje y deslizamiento.

OPCION B: El altímetro, el indicador de velocidad con respecto al aire y el indicador de velocidad vertical.

OPCION C: El altímetro, el indicador de actitud y el indicador de viraje y deslizamiento.

PREG20241107009 3262.- ¿El sistema de pitot proporciona presión de impacto para qué instrumento? C
6

OPCION A: Altímetro.

OPCION B: Indicador de velocidad vertical.

OPCION C: Indicador de la velocidad con respecto al aire.

PREG20241107009 3006.- ¿Qué velocidad V representa la velocidad de maniobra? A
7

OPCION A: VA

OPCION B: VLO

OPCION C: VNE

PREG20241107009 3264.- ¿Qué representa la línea roja en un indicador de velocidad con respecto al aire? C
8

OPCION A: Velocidad de maniobra.

OPCION B: Velocidad turbulenta o de aire agitado.

OPCION C: Nunca supere la velocidad.

PREG20241107009 9	3268.- (Consulte la Figura 4). ¿Qué marca identifica la velocidad que nunca se excede?	C
OPCION A:	Límite superior del arco verde.	
OPCION B:	Límite superior del arco blanco.	
OPCION C:	La línea radial roja.	
PREG20241107010 0	3269.- (Refiérase a la Figura 4). ¿Qué color identifica la velocidad de pérdida de potencia en una configuración específica?	C
OPCION A:	Límite superior del arco verde.	
OPCION B:	Límite superior del arco blanco.	
OPCION C:	Límite inferior del arco verde.	
PREG20241107010 3	3265.- (Consulte la Figura 4). ¿Cuál es el rango de funcionamiento completo de los flaps del avión?	A
OPCION A:	55 a 100 nudos.	
OPCION B:	55 a 208 nudos.	
OPCION C:	55 a 165 nudos.	
PREG20241107010 4	3267.- (Refiérase a la Figura 4). La velocidad máxima a la que el avión puede operarse en aire no turbulento es:	C
OPCION A:	100 nudos.	
OPCION B:	165 nudos.	
OPCION C:	208 nudos.	
PREG20241107010 5	3270.- (Refiérase a la Figura 4). ¿Cuál es la velocidad máxima de flaps extendidos?	B
OPCION A:	67 nudos.	
OPCION B:	100 nudos.	
OPCION C:	165 nudos.	
PREG20241107010 6	3271.- (Refiérase a la Figura 4.) ¿Qué color identifica el rango de funcionamiento normal del flap?	C
OPCION A:	El arco amarillo.	
OPCION B:	El arco verde.	
OPCION C:	El arco blanco.	
PREG20241107010 7	3272.- (Refiérase a la Figura 4). ¿Qué color identifica la velocidad de pérdida de potencia con los flaps de las alas y el tren de aterrizaje en la configuración de aterrizaje?	C
OPCION A:	Límite superior del arco verde.	
OPCION B:	Límite superior del arco blanco.	
OPCION C:	Límite inferior del arco blanco.	

PREG20241107010 3273.- (Refiérase a la Figura 4). ¿Cuál es la velocidad máxima de B
8 crucero estructural?

OPCION A: 100 nudos.

OPCION B: 165 nudos.

OPCION C: 208 nudos.

PREG20241107010 3274.- ¿Cuál es una limitación importante de velocidad aérea que no C
9 está codificada por colores en los indicadores de velocidad con respecto al aire?

OPCION A: Nunca supere la velocidad.

OPCION B: Velocidad máxima de crucero estructural.

OPCION C: Velocidad de maniobra.

PREG20241107011 3007.- ¿Qué velocidad en V representa la velocidad máxima extendida A
0 del flap?

OPCION A: VFE

OPCION B: VLOF

OPCION C: VFC

PREG20241107011 3008.- ¿Qué velocidad V representa la velocidad máxima extendida del A
1 tren de aterrizaje?

OPCION A: VLE

OPCION B: VLO

OPCION C: VFE

PREG20241107011 3009.- VNO se define como el: C
2

OPCION A: Rango de funcionamiento normal.

OPCION B: Velocidad nunca superada.

OPCION C: Máxima velocidad de crucero estructural.

PREG20241107011 3010.- VSO se define como el: A
3

OPCION A: Velocidad de pérdida o velocidad mínima de vuelo constante en la configuración de aterrizaje.

OPCION B: Velocidad de pérdida o velocidad mínima de vuelo constante en una configuración especificada.

OPCION C: Velocidad de pérdida o velocidad mínima de seguridad de despegue.

PREG20241107011 3266.- (Refiérase a la Figura 4). ¿Cuál es el rango de precaución del C
4 avión?

OPCION A: 0 a 60 nudos.

OPCION B: 100 a 165 nudos.

OPCION C: 165 a 208 nudos.

PREG20241107011 3105.- Si no se dispone de un ajuste de altímetro antes del vuelo, ¿a qué altitud debe ajustar el piloto el altímetro? B

OPCION A: La elevación del aeropuerto más cercano corregida al nivel medio del mar.

OPCION B: La elevación del área de salida.

OPCION C: Altitud de presión corregida por temperatura no estándar.

PREG20241107011 3106.- Antes del despegue, ¿el altímetro debe ajustarse a qué altitud o ajuste de altímetro? A

OPCION A: El ajuste actual del altímetro local, si está disponible, o la elevación del aeropuerto de salida.

OPCION B: La altitud de densidad corregida del aeropuerto de salida.

OPCION C: La altitud de presión corregida para el aeropuerto de salida.

PREG20241107011 3107.- ¿A qué altitud se fijará el altímetro en 29,92 cuando se suba al nivel de vuelo de crucero? B

OPCION A: 14,500 pies MSL.

OPCION B: 18,000 pies MSL.

OPCION C: 24,000 pies MSL.

PREG20241107011 3254.- El ajuste del altímetro es el valor al que se ajusta la escala de presión barométrica del altímetro para que el altímetro indique: C

OPCION A: Altitud calibrada en la elevación del campo.

OPCION B: Altitud absoluta en la elevación del campo.

OPCION C: Altitud verdadera a la elevación del campo.

PREG20241107011 3255.- ¿Cómo afectan las variaciones de temperatura al altímetro? A

OPCION A: Los niveles de presión aumentan en los días cálidos y la altitud indicada es menor que la altitud real.

OPCION B: Las temperaturas más altas expanden los niveles de presión y la altitud indicada es más alta que la altitud real.

OPCION C: Las temperaturas más bajas reducen los niveles de presión y la altitud indicada es menor que la altitud real.

PREG20241107012 3256.- ¿Qué es la verdadera altitud? A

OPCION A: La distancia vertical de la aeronave sobre el nivel del mar.

OPCION B: La distancia vertical de la aeronave sobre la superficie.

OPCION C: La altura por encima del plano de referencia estándar.

PREG20241107012 3392.- ¿Bajo qué condiciones será la altitud real menor que la altitud indicada? A

OPCION A: En una temperatura del aire más fría que la estándar.

OPCION B: En una temperatura del aire más cálida que la estándar.

OPCION C: Cuando la altitud de densidad es mayor que la altitud indicada.

PREG20241107012 3257.- ¿Qué es la altitud absoluta? B
2

OPCION A: La altitud se lee directamente en el altímetro.

OPCION B: La distancia vertical de la aeronave sobre la superficie.

OPCION C: La altura por encima del plano de referencia estándar.

PREG20241107010 3011.- ¿Cuál proporcionaría la mayor ganancia de altitud en la C
1 distancia más corta durante el ascenso después del despegue?

OPCION A: VY

OPCION B: VA

OPCION C: VX

PREG20241107010 3012.1.- Después del despegue, ¿qué velocidad con respecto al aire A
2 utilizaría el piloto para ganar la mayor altitud en un período de tiempo determinado?

OPCION A: VY

OPCION B: VX

OPCION C: VA

PREG20241107012 3258.- ¿Qué es la altitud de densidad? B
3

OPCION A: La altura por encima del plano de referencia estándar.

OPCION B: La altitud de presión corregida por temperatura no estándar.

OPCION C: La altitud se lee directamente en el altímetro.

PREG20241107012 3259.- ¿Qué es la altitud de presión? B
4

OPCION A: La altitud indicada corregida por error de instalación y posición.

OPCION B: La altitud indicada cuando la escala de presión barométrica se establece en 29,92.

OPCION C: La altitud indicada corregida por temperatura y presión no estándar.

PREG20241107012 3260.- ¿En qué condiciones la altitud indicada es igual a la altitud real? B
5

OPCION A: Si el altímetro no tiene error mecánico.

OPCION B: Cuando esté al nivel del mar en condiciones estándar.

OPCION C: Cuando está a 18,000 pies MSL con el altímetro ajustado a 29.92.

PREG20241107012 3261.- Si es necesario ajustar el altímetro de 29.15 a 29.85, ¿qué C
6 cambio ocurre?

OPCION A: Aumento de 70 pies en la altitud indicada.

OPCION B: Aumento de 70 pies en la altitud de densidad.

OPCION C: Aumento de 700 pies en la altitud indicada.

PREG20241107012 3388.- ¿En qué condiciones la altitud de presión será igual a la altitud real? B

OPCION A: Cuando la presión atmosférica es 29.92" Hg.

OPCION B: Cuando existen condiciones atmosféricas estándar.

OPCION C: Cuando la altitud indicada es igual a la altitud de presión.

PREG20241107012 3389.- ¿En qué condiciones la altitud de presión y la altitud de densidad tienen el mismo valor? C

OPCION A: Al nivel del mar, cuando la temperatura es de 0° F.

OPCION B: Cuando el altímetro no tiene error de instalación.

OPCION C: A temperatura estándar.

PREG20241107012 3390.- Si se realiza un vuelo desde un área de baja presión a un área de alta presión sin que se haya ajustado la configuración del altímetro, el altímetro indicará: C

OPCION A: La altitud real sobre el nivel del mar.

OPCION B: La altitud más alta que la altitud real sobre el nivel del mar.

OPCION C: La altitud más baja que la altitud real sobre el nivel del mar.

PREG20241107013 3391.- Si se realiza un vuelo desde un área de alta presión a un área de menor presión sin que se haya ajustado la configuración del altímetro, el altímetro indicará: B

OPCION A: Más baja que la altitud real sobre el nivel del mar.

OPCION B: Más alta que la altitud real sobre el nivel del mar.

OPCION C: La altitud real sobre el nivel del mar.

PREG20241107013 3393.- ¿Qué condición haría que el altímetro indique una altitud menor que la altitud real? C

OPCION A: Temperatura del aire más baja que la estándar.

OPCION B: Presión atmosférica más baja que la estándar.

OPCION C: Temperatura del aire más caliente que la estándar.

PREG20241107013 3250.- (Refiérase a la Figura 3.) El altímetro 1 indica: C

OPCION A: 500 pies.

OPCION B: 1,500 pies.

OPCION C: 10,500 pies.

PREG20241107013 3251.- (Refiérase a la Figura 3.) El altímetro 2 indica: C

OPCION A: 1,500 pies.

OPCION B: 4, 500 pies.

OPCION C: 14,500 pies.

PREG20241107013 3252.- (Consulte la Figura 3.) El altímetro 3 indica: A
4

OPCION A: 9,500 pies.

OPCION B: 10,950 pies.

OPCION C: 15,940 pies.

PREG20241107013 3253.- (Refiérase a la Figura 3.) ¿Qué altímetro o altímetros indican B
5 más de 10,000 pies?

OPCION A: 1, 2, y 3.

OPCION B: 1 y 2 solamente.

OPCION C: Únicamente el 1.

PREG20241107013 3253.1.- (Refiérase a la Figura 82.) ¿El altímetro 3 indica una altitud de C
6 crucero VFR para qué dirección?

OPCION A: 180-359 grados magnético

OPCION B: 179 grados verdadero.

OPCION C: 080 grados magnético.

PREG20241107013 3387.- Si un piloto cambia el ajuste del altímetro de 30.11 a 29.96, C
7 ¿cuál es el cambio aproximado en la indicación?

OPCION A: El altímetro indicará 15" Hg más alta.

OPCION B: El altímetro indicará 150 pies más alto.

OPCION C: El altímetro indicará 150 pies más bajo.

PREG20241107013 3278.- (Refiérase a la Figura 7.) ¿Cómo debe un piloto determinar la C
8 dirección de inclinación a partir de un indicador de actitud como el que se muestra en la ilustración?

OPCION A: Por la dirección de deflexión de la escala de inclinación (A).

OPCION B: Por la dirección de deflexión de la barra de horizonte (B).

OPCION C: Por la relación del avión en miniatura (C) con la barra de horizonte desviada (B).

PREG20241107013 3275.- (Refiérase a la Figura 5). Un coordinador de giro proporciona A
9 una indicación del:

OPCION A: Movimiento de la aeronave sobre el eje de guiñada y alabeo.

OPCION B: Ángulo de inclinación hasta 30°, pero no superior.

OPCION C: Actitud de la aeronave con respecto al eje longitudinal.

PREG20241107014 3277.- (Refiérase a la Figura 7). El ajuste correcto que se debe realizar C
0 en el indicador de actitud durante el vuelo nivelado es alinear:

OPCION A: Barra de horizonte a la indicación de nivel de vuelo.

OPCION B: Barra de horizonte al avión en miniatura.

OPCION C: Avión en miniatura a la barra del horizonte.

PREG20241107014 3276.- (Refiérase la Figura 6). Para recibir indicaciones precisas durante el vuelo de un indicador de rumbo, el instrumento debe estar: C

OPCION A: Establecido antes del vuelo en un rumbo conocido.

OPCION B: Calibrado en una rosa de los vientos a intervalos regulares.

OPCION C: Periódicamente realineados con la brújula magnética mientras el giróscopo avanza.

PREG20241107014 3279.- La desviación en una brújula magnética es causada por la: C

OPCION A: Presencia de fallas en los imanes permanentes de la brújula.

OPCION B: Diferencia en la ubicación entre el norte verdadero y el norte magnético.

OPCION C: Campos magnéticos dentro de la aeronave que distorsionan las líneas de fuerza magnética.

PREG20241107014 3279.1.- La diferencia angular entre el norte verdadero y el norte magnético es: B

OPCION A: Desviación magnética.

OPCION B: Variación magnética.

OPCION C: Error de aceleración de la brújula.

PREG20241107014 3279.2.- El error de desviación de la brújula magnética es causado por: B

OPCION A: Un error de giro al norte.

OPCION B: Ciertos metales y sistemas eléctricos dentro de la aeronave.

OPCION C: La diferencia en la ubicación del norte verdadero y el norte magnético.

PREG20241107014 3282.- En el hemisferio norte, una brújula magnética normalmente indicará un giro hacia el norte si: C

OPCION A: Una aeronave se desacelera mientras está en rumbo este u oeste.

OPCION B: Se ingresa a un giro a la izquierda desde un rumbo oeste.

OPCION C: Una aeronave se acelera mientras está en rumbo este u oeste.

PREG20241107014 3283.- En el hemisferio norte, la brújula magnética normalmente indicará un giro hacia el sur cuando: C

OPCION A: Se ingresa un giro a la izquierda desde un rumbo este.

OPCION B: Se ingresa un giro a la derecha desde un rumbo oeste.

OPCION C: La aeronave se desacelera mientras se dirige hacia el oeste.

PREG20241107014 3283.1.- ¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al girar en un giro de velocidad estándar hacia la derecha desde un rumbo sur en el hemisferio norte? B

OPCION A: La brújula inicialmente indicará un giro a la izquierda.

- OPCION B:** La brújula indicará un giro a la derecha, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.
- OPCION C:** La brújula permanecerá en el sur durante un breve período de tiempo y luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético del avión.

- PREG20241107014 3284.- En el hemisferio norte, si una aeronave se acelera o desacelera, la brújula magnética normalmente indicará: **B**
- OPCION A:** Un giro momentáneamente.
- OPCION B:** Correctamente cuando se dirige al norte o al sur.
- OPCION C:** Un giro hacia el sur.

- PREG20241107014 3280.- En el hemisferio norte, una brújula magnética normalmente indicará inicialmente un giro hacia el oeste si: **B**
- OPCION A:** Se ingresa a un giro a la izquierda desde un rumbo norte.
- OPCION B:** Se ingresa un giro a la derecha desde un rumbo norte.
- OPCION C:** Un avión se acelera mientras está en rumbo norte.

- PREG20241107015 3281.- En el hemisferio norte, una brújula magnética normalmente indicará inicialmente un giro hacia el este si: **C**
- OPCION A:** Un avión se desacelera mientras se dirige hacia el sur.
- OPCION B:** Un avión se acelera mientras está en rumbo norte.
- OPCION C:** Se ingresa a un giro a la izquierda desde un rumbo norte.

- PREG20241107015 3286.- Durante el vuelo, ¿cuándo son precisas las indicaciones de una brújula magnética? **A**
- OPCION A:** Solo en vuelo recto y nivelado sin aceleración.
- OPCION B:** Siempre que la velocidad con respecto al aire sea constante.
- OPCION C:** Durante los giros si la inclinación no supera los 18°.

