

TEMA: TEM2024112432 AERODINÁMICA BÁSICA - PC AVIÓN 2023
1

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241106000 1	5017.- ¿Si un avión es calificado de categoría utilitaria, significaría que este avión podría ser operado en cuál de las siguientes maniobras? OPCION A: Acrobacias limitadas, excluyendo barrenas. OPCION B: Acrobacias limitadas, incluyendo barrenas (Si se aprueba). OPCION C: Cualquier maniobra excepto acrobáticas y barrenas.	B
PREG20241106000 2	5151.- La relación entre la carga aerodinámica total impuesta sobre el ala y el peso bruto de un avión en vuelo se conoce como: OPCION A: factor de carga y afecta directamente la velocidad de pérdida. OPCION B: factor de aspecto y afecta directamente la velocidad de pérdida. OPCION C: factor de carga y este no tiene relación con la velocidad de pérdida.	A
PREG20241106000 3	5152.- El factor de carga es la sustentación generada por las alas de un avión en un momento dado: OPCION A: dividido por el peso total del avión. OPCION B: multiplicado por el peso total del avión. OPCION C: dividido por el peso en vacío del avión.	A
PREG20241106000 4	5152.1- Mientras se ejecuta un giro nivelado a 60 grados, el avión tiene un factor de carga de 2,0. ¿Qué significa esto? OPCION A: La carga total sobre la estructura del avión es dos veces su peso. OPCION B: El factor de carga está por encima de la carga limite. OPCION C: El factor de ráfagas es dos veces la carga limite total.	A
PREG20241106000 5	5153.- Para cualquier ángulo de inclinación, en cualquier avión, el factor de carga impuesto en un giro coordinado con altitud constante: OPCION A: es constante y la velocidad de pérdida incrementará. OPCION B: varía con la tasa de giro. OPCION C: es constante y la velocidad de pérdida disminuirá.	A
PREG20241106000 6	5154.- La carga del ala del avión durante un giro coordinado nivelado con vientos suaves depende de: OPCION A: la tasa de giro. OPCION B: el ángulo de banqueo. OPCION C: la velocidad real del aire.	B
PREG20241106000 7	5155.- En una recuperación rápida de una maniobra de picada, los efectos del factor de carga harían que la velocidad de pérdida: OPCION A: incremente. OPCION B: disminuye.	A

OPCION C: no varía.

PREG20241106000 5156.- (Refiérase a la Figura 4). Si una aeronave con un peso bruto de 8 2000 libras se somete a un banqueo de 60° con altitud constante, la carga total será: B

OPCION A: 3,000 libras.

OPCION B: 4,000 libras.

OPCION C: 12,000 libras.

PREG20241106000 5157.- Mientras se mantiene un ángulo de banqueo y altitud constante en un giro coordinado, un aumento de la velocidad del aire: B

OPCION A: incrementa la tasa de giro resultante y disminuye el factor de carga.

OPCION B: disminuye la tasa de giro resultante y no cambia el factor de carga.

OPCION C: incrementa la tasa de giro resultante y no cambia el factor de carga.

PREG20241106001 5158.- La sustentación en un ala se define más adecuadamente como: A

OPCION A: fuerza que actúa perpendicularmente al viento relativo.

OPCION B: diferencia de presiones actuando perpendicular sobre la cuerda del ala.

OPCION C: presión reducida resultante de un flujo laminar sobre la curvatura superior de un perfil aerodinámico, que actúa perpendicularmente a la curvatura media.

PREG20241106001 5159.- Mientras se mantiene el ángulo de banqueo constante en un giro nivelado, si la tasa de giro es variada, el factor de carga: A

OPCION A: permanecerá constante con respecto a la densidad del aire y el vector de sustentación resultante.

OPCION B: variara en función de la velocidad y la densidad del aire proveniente de la resultante de la variación proporcional del vector de sustentación.

OPCION C: variara en función de la resultante del vector de sustentación.

PREG20241106001 5160.- La necesidad de reducir la velocidad de una aeronave por debajo de V(A) se produce por el siguiente fenómeno meteorológico: B

OPCION A: alta densidad por altitud, que incrementa la velocidad indicada de pérdida.

OPCION B: turbulencia, que causa incrementos en la velocidad de pérdida.

OPCION C: turbulencia, que causa una disminución en la velocidad de pérdida.

PREG20241106001 5161.- En teoría, si la velocidad del aire de un avión se duplica mientras está en vuelo nivelado, la resistencia parásita será: C

OPCION A: dos veces mayor

OPCION B: la mitad de grande.

OPCION C: cuatro veces más grande.

PREG20241106001 4	5161.1- En teoría, si la velocidad del aire de una aeronave en vuelo nivelado es cortada a la mitad, el valor de la resistencia parásita será:	C
OPCION A:	un tercio del valor.	
OPCION B:	la mitad del valor.	
OPCION C:	un cuarto del valor.	

PREG20241106001 5	5162.- A medida que la velocidad del aire disminuye en vuelo nivelado, por debajo de la velocidad en la cual ocurre la máxima relación L/D, la resistencia total de un avión:	B
OPCION A:	disminuye debido a la baja resistencia parásita.	
OPCION B:	incrementa debido al incremento de la resistencia inducida.	
OPCION C:	incrementa debido al incremento de la resistencia parásita.	

PREG20241106001 6	5163.- Si la velocidad del aire es incrementada de 90 nudos a 135 nudos durante un giro nivelado, en un banqueo a 60°, el factor de carga:	C
OPCION A:	incrementará, así como la velocidad de pérdida.	
OPCION B:	disminuirá y la velocidad de pérdida se incrementará.	
OPCION C:	permanecerá igual pero el radio de giro se incrementará.	

PREG20241106001 7	5163.1- Un factor de carga de 1,2 significa que la carga total sobre la estructura de un avión es 1,2 veces su:	A
OPCION A:	peso bruto.	
OPCION B:	carga limite.	
OPCION C:	factor de ráfaga.	

PREG20241106001 8	5165.- (Refiérase a la Figura 1). La velocidad del aire representada por el punto (A), en vuelo estable, el avión:	A
OPCION A:	tiene su máxima relación L/D.	
OPCION B:	tiene su mínima relación L/D.	
OPCION C:	desarrolla su máximo coeficiente de sustentación.	

PREG20241106001 9	5166.- (Refiérase a la Figura 1). A una velocidad del aire representada por el punto B, en vuelo estable, el piloto puede esperar del avión obtener el máximo:	B
OPCION A:	rango de autonomía.	
OPCION B:	rango de planeo.	
OPCION C:	coeficiente de sustentación.	

PREG20241106002 0	5167.- ¿Qué afirmación es verdadera en relación con el cambio del ángulo de ataque?	B
OPCION A:	Una disminución en el ángulo de ataque incrementará la presión debajo del ala, y disminuirá la resistencia.	
OPCION B:	Un aumento en el ángulo de ataque incrementará la resistencia.	

OPCION C: Un aumento en el ángulo de ataque disminuirá la presión debajo del ala, e incrementará la resistencia.

PREG20241106002 5179.- (Refiérase a la Figura 2). Seleccione la afirmación correcta acerca de las velocidades de pérdida: C

OPCION A: la pérdida sin potencia se produce a velocidades superiores con el tren de aterrizaje y los flaps abajo.

OPCION B: en un giro a 60° el avión entrara en pérdida a una velocidad inferior con el tren de aterrizaje arriba.

OPCION C: las pérdidas con potencia ocurren con la potencia encendida a velocidades de aire más bajas en giros con bajo ángulo de banqueo.

PREG20241106002 5180.- (Refiérase a la Figura 2). Seleccione la afirmación correcta con respecto a las velocidades de pérdida. El avión entrara en pérdida: A

OPCION A: 10 nudos más alto, con potencia en un banqueo a 60° con tren y flaps arriba, que en una configuración de tren y flaps abajo.

OPCION B: 25 nudos más bajo sin potencia, con flaps arriba, en un banqueo de 60°, que, en configuración sin potencia, con flaps abajo, en configuración a nivel de las alas.

OPCION C: 10 nudos más alto en un banqueo de 45°, con pérdida de potencia que, en una configuración de pérdida a nivel de alas, con flaps arriba.

PREG20241106002 5181.- ¿Cuál es la verdad sobre el uso de flaps durante los giros nivelados? B

OPCION A: El descenso de los flaps incrementa la velocidad de pérdida.

OPCION B: El elevamiento de los flaps incrementa la velocidad de pérdida.

OPCION C: Para elevar los flaps será necesario añadir presión hacia delante sobre la palanca de mando.

PREG20241106002 5182.- Una de las principales funciones de los flaps durante la aproximación y el aterrizaje es: B

OPCION A: disminuir el ángulo de descenso sin incrementar la velocidad del aire.

OPCION B: proveer la misma cantidad de sustentación a una baja velocidad.

OPCION C: disminuir la sustentación, permitiendo así una aproximación más pronunciada de lo normal.

PREG20241106002 5192.- Para incrementar la velocidad de giro y al mismo tiempo disminuir el radio, el piloto debería: C

OPCION A: mantener el banqueo y disminuir la velocidad.

OPCION B: incrementar el banqueo y aumentar la velocidad.

OPCION C: incrementar el banqueo y disminuir la velocidad.

PREG20241106002 5193.- ¿Cuál es la opción correcta con respecto a la tasa y radio de giro para un avión que vuela en giro coordinado a una altitud constante? A

OPCION A: Para un específico ángulo de banqueo y velocidad de aire, la tasa y radio de giro no variarían.

OPCION B: Para mantener una tasa de giro estable, el ángulo de giro debe ser incrementado.

OPCION C: Cuanto más rápida es la velocidad del aire, más rápido será la tasa y más largo el radio de giro independientemente del ángulo de giro.

PREG20241106002 5194.- ¿Por qué es necesario aumentar la presión ejercida hacia atrás en el elevador para mantener la altitud durante un giro? Para compensar la: A
7

OPCION A: pérdida de la componente vertical de sustentación.

OPCION B: pérdida de la componente horizontal e incrementar la fuerza centrífuga.

OPCION C: deflexión del timón y la ligera oposición del alerón durante el giro.

PREG20241106002 5195.- Para mantener la altitud durante un giro, el ángulo de ataque debe ser incrementado para compensar la disminución de: B
8

OPCION A: las fuerzas opuestas a la resultante de la componente de resistencia.

OPCION B: la componente vertical de sustentación.

OPCION C: la componente horizontal de sustentación.

PREG20241106002 5196.- La velocidad de pérdida es afectada por: A
9

OPCION A: el peso, factor de carga y la potencia.

OPCION B: el factor de carga, ángulo de ataque y la potencia.

OPCION C: el ángulo de ataque, peso y la densidad del aire.

PREG20241106003 5197.- Un ala rectangular, en comparación con otras formas de ala, tiene la tendencia de entrar primero en pérdida primero en: B
0

OPCION A: la punta del ala, con la pérdida progresiva hacia la raíz del ala.

OPCION B: la raíz del ala, con la pérdida progresiva hacia la punta del ala.

OPCION C: el borde de fuga central, con la pérdida progresiva para afuera, hacia la raíz y punta del ala.

PREG20241106003 5198.- Al cambiar el ángulo de ataque de las alas, el piloto puede controlar la: A
1

OPCION A: sustentación, velocidad del aire y resistencia.

OPCION B: sustentación, velocidad del aire y centro de gravedad.

OPCION C: sustentación y velocidad, pero no la resistencia.

PREG20241106003 5198.1- El perfil aerodinámico de un avión está diseñado para producir la sustentación resultante de una diferencia en: C
2

OPCION A: la presión negativa del aire por debajo y el vacío por encima del perfil aerodinámico.

OPCION B: el vacío por debajo de la superficie y una presión del aire mayor sobre la superficie del perfil aerodinámico.

OPCION C: una alta presión del aire por debajo de la superficie y una menor presión del aire encima de la superficie del perfil aerodinámico.

PREG20241106003	5199.- El ángulo de ataque de un ala controla directamente:	C
3		
OPCION A:	el ángulo de incidencia del ala.	
OPCION B:	la cantidad de flujo de aire encima y por debajo del ala.	
OPCION C:	la distribución de presión actuando sobre el ala.	
<hr/>		
PREG20241106003	5200.- En teoría, si el ángulo de ataque y otros factores permanecen constantes y la velocidad del aire se duplica, la sustentación producida a mayor velocidad será:	C
4		
OPCION A:	la misma que a la velocidad más baja.	
OPCION B:	dos veces más grande que la velocidad más baja.	
OPCION C:	cuatro veces más grande que la velocidad más baja.	
<hr/>		
PREG20241106003	5201.- El ala de un avión está diseñada para producir la sustentación resultante de una diferencia en la:	C
5		
OPCION A:	presión de aire negativa por debajo y un vacío por encima de la superficie del ala.	
OPCION B:	. vacío por debajo de la superficie del ala y una mayor presión del aire por encima de la superficie del ala.	
OPCION C:	mayor presión del aire por debajo de la superficie del ala y menor presión de aire por encima de la superficie del ala.	
<hr/>		
PREG20241106003	5202.- En un ala, la fuerza de sustentación actúa perpendicularmente y la fuerza de resistencia actúa paralela a la:	B
6		
OPCION A:	línea de cuerda.	
OPCION B:	trayectoria de vuelo.	
OPCION C:	eje longitudinal.	
<hr/>		
PREG20241106003	5203.- ¿Qué afirmación es correcta, en relación con las fuerzas opuestas que actúan sobre un avión en vuelo nivelado en estado estable?	A
7		
OPCION A:	Las fuerzas son iguales.	
OPCION B:	El empuje es mayor que la resistencia y el peso y la sustentación son iguales.	
OPCION C:	El empuje es mayor que la resistencia y la sustentación es mayor que el peso.	
<hr/>		
PREG20241106003	5204.- El ángulo de ataque en el cual un ala entrará en pérdida, permanecerá constante independientemente de:	C
8		
OPCION A:	el peso, la presión dinámica, ángulo de banqueo o la altitud de paso.	
OPCION B:	la presión dinámica, pero variará con el peso, ángulo de banqueo y la altitud de paso.	
OPCION C:	el peso y la altitud de paso, pero variará con la presión dinámica y el ángulo de banqueo.	

PREG20241106003 9	5205.- En aviones pequeños, la recuperación normal de los giros puede generar dificultades si:	B
OPCION A:	el CG está demasiado atrás y la rotación es alrededor del eje longitudinal.	
OPCION B:	el CG está demasiado atrás y la rotación es alrededor del CG.	
OPCION C:	se entrará en barrena antes de que se desarrolle completamente la pérdida.	

PREG20241106004 0	5206.- La recuperación de una pérdida en cualquier avión se hace más difícil cuando:	A
OPCION A:	el centro de gravedad ha sido movido hacia atrás.	
OPCION B:	el centro de gravedad ha sido movido hacia delante.	
OPCION C:	el compensador del elevador es ajustado nariz abajo.	

PREG20241106004 1	5207.- Si un avión está cargado en la parte posterior de su rango de CG, tenderá a ser inestable sobre su:	B
OPCION A:	eje vertical.	
OPCION B:	eje lateral.	
OPCION C:	eje longitudinal.	

PREG20241106004 2	5209.- Un avión que sale del efecto suelo:	B
OPCION A:	experimenta una reducción en la fricción con el suelo y requiere una ligera reducción de potencia.	
OPCION B:	experimenta un incremento en la resistencia inducida y requiere más empuje.	
OPCION C:	requiere un bajo ángulo de ataque para mantener el mismo coeficiente de sustentación.	

PREG20241106004 3	5210.- Si la velocidad del aire es incrementada durante un giro nivelado, ¿qué acción sería necesaria para mantener la altitud? El ángulo de ataque:	C
OPCION A:	y el ángulo de giro deben incrementarse.	
OPCION B:	deberá ser incrementado o reducido el ángulo de giro.	
OPCION C:	deberá ser disminuido o incrementado el ángulo de giro.	

PREG20241106004 4	5210.1- Para mantener una tasa de giro estándar con la velocidad del aire incrementando, el ángulo de banqueo del avión tendrá que:	B
OPCION A:	permanecer constante.	
OPCION B:	incrementar.	
OPCION C:	disminuir.	

PREG20241106004 5	5211.- La velocidad de pérdida de un avión se verá más afectada por:	C
OPCION A:	cambios en la densidad del aire.	

OPCION B: variaciones en las altitudes de vuelo.

OPCION C: variaciones en cargas del avión.

PREG20241106004 5212.- Un avión entrará en pérdida en el mismo: A
6

OPCION A: valor de ángulo de ataque independientemente de la altitud con relación al horizonte.

OPCION B: velocidad del aire independientemente de la altitud con relación al horizonte.

OPCION C: ángulo de ataque y altitud con relación al horizonte.

PREG20241106004 5213.- (Refiérase a la Figura 3). ¿Si un avión planea con un ángulo de B
7
ataque de 10° ¿Cuánta altitud perderá en una milla?

OPCION A: 240 Pies.

OPCION B: 480 Pies.

OPCION C: 960 Pies.

PREG20241106004 5214.- (Refiérase a la Figura 3). ¿Cuánta altitud deberá perder este C
8
avión en 3 millas de planeo a un ángulo de ataque de 8° ?

OPCION A: 440 pies.

OPCION B: 880 pies.

OPCION C: 1,320 pies.

PREG20241106004 5215.- (Refiérase a la Figura 3). La relación de L/D para un ángulo de C
9
ataque de 2° es aproximadamente la misma que la relación L/D para un:

OPCION A: ángulo de ataque de 9.75°

OPCION B: ángulo de ataque de 10.5°

OPCION C: ángulo de ataque de 16.5°

PREG20241106005 5216.- Si el ángulo de ataque es mantenido en efecto suelo cuando este A
0
está fuera del efecto suelo, la sustentación:

OPCION A: incrementa, e induce que la resistencia parásita disminuya.

OPCION B: decrece, y la resistencia parásita incrementa.

OPCION C: incrementa, e induce que la resistencia parásita aumente.

PREG20241106005 5217.- ¿Qué rendimiento es característico del vuelo con la máxima B
1
relación de sustentación/arrastre en avión de hélice?

OPCION A: Ganancia de altitud en una distancia determinada.

OPCION B: Alcance y planeo de máxima distancia.

OPCION C: Coeficiente de sustentación y mínimo coeficiente de resistencia.

PREG20241106005 5218.- ¿Cuál es la verdad respecto a las fuerzas que actúan sobre un C
2
avión en un descenso en estado estable? La suma de todas:

-
- OPCION A:** las fuerzas ascendentes son menores que la suma de todas las fuerzas descendentes.
- OPCION B:** las fuerzas hacia atrás son más grandes que la suma de todas las fuerzas hacia delante.
- OPCION C:** las fuerzas ascendentes son iguales que la suma de todas las fuerzas descendentes.
-

PREG20241106005 5219.- ¿Cuál es la verdad con respecto a la fuerza de sustentación en vuelo estable no acelerado? B
3

- OPCION A:** A menor velocidad del aire, el ángulo de ataque debe ser menor para generar la suficiente sustentación para mantener la altitud.
- OPCION B:** Hay una correspondiente velocidad indicada requerida para cada ángulo, para así generar la suficiente sustentación y mantener la altitud.
- OPCION C:** Un perfil aerodinámico entrará en pérdida a la misma velocidad del aire indicada; por lo tanto, un incremento en el peso requerirá un incremento en la velocidad para generar la suficiente sustentación y mantener la altitud.
-

PREG20241106005 5220.- Cuando hay una transición de un vuelo recto y nivelado a un ascenso con velocidad constante, el ángulo de ataque y sustentación: C
4

- OPCION A:** se incrementan y se mantiene con una mayor relación peso-sustentación para mantener el ascenso.
- OPCION B:** permanecen igual y mantendrá estable la relación peso-sustentación durante el ascenso.
- OPCION C:** se incrementan momentáneamente y la sustentación vuelven a un estado estable durante el ascenso.
-

PREG20241106005 5220.1- Para mantener un avión en vuelo nivelado, con velocidades del aire que varían de muy lentas a muy rápidas, un piloto debe coordinar el empuje y: C
5

- OPCION A:** ángulo de incidencia.
- OPCION B:** peso bruto.
- OPCION C:** ángulo de ataque.
-

PREG20241106005 5221.- (Refiérase a la Figura 4). ¿Cuál es la velocidad de pérdida de un avión con un factor de carga de 2 GS si la velocidad de pérdida sin aceleración es de 60 nudos? C
6

- OPCION A:** 66 nudos.
- OPCION B:** 74 nudos.
- OPCION C:** 84 nudos.
-

PREG20241106005 5221.1- (Refiérase a la Figura 4). ¿Cuál es la velocidad de pérdida de un avión con un factor de carga de 2.5 GS, si la velocidad de pérdida sin aceleración es de 60 nudos? C
7

- OPCION A:** 62 nudos.
- OPCION B:** 84 nudos.
- OPCION C:** 96 nudos.

PREG20241106005 8	5222.- (Refiérase a la Figura 4). ¿Qué aumento del factor de carga se producirá si el ángulo de banqueo aumentara de 60° a 80°?	C
OPCION A:	3 Gs.	
OPCION B:	3.5 Gs.	
OPCION C:	4 Gs.	

PREG20241106005 9	5223.- Para generar la misma cantidad de sustentación cuando la altitud aumenta, un avión debe volar a:	C
OPCION A:	la misma velocidad verdadera del aire independientemente del ángulo de ataque.	
OPCION B:	a una baja velocidad verdadera del aire y un alto ángulo de ataque.	
OPCION C:	una alta velocidad verdadera del aire para cualquier ángulo de ataque.	

PREG20241106006 0	5224.- Para producir la misma sustentación cuando se está bajo el efecto suelo que cuando se encuentra fuera de él, el avión requiere:	A
OPCION A:	un bajo ángulo de ataque.	
OPCION B:	el mismo ángulo de ataque.	
OPCION C:	un mayor ángulo de ataque.	

PREG20241106006 1	5225.- Al aumentar el ángulo de banqueo, la componente vertical de sustentación:	A
OPCION A:	disminuye y la componente horizontal de sustentación incrementa.	
OPCION B:	incrementa y la componente horizontal de sustentación disminuye.	
OPCION C:	disminuye y la componente horizontal de sustentación disminuye.	

PREG20241106006 2	5226.- Si la altitud del avión permanece en una nueva posición después de presionar el control del elevador hacia delante y soltarlo, el avión mostrara:	A
OPCION A:	estabilidad longitudinal estática neutral.	
OPCION B:	estabilidad longitudinal estática positiva.	
OPCION C:	estabilidad longitudinal dinámica neutral.	

PREG20241106006 3	5227.- La inestabilidad dinámica en un avión puede ser identificada mediante:	B
OPCION A:	las oscilaciones en un banco, las cuales se vuelven progresivamente más pronunciadas.	
OPCION B:	las oscilaciones de cabeceo, las cuales se vuelven progresivamente más pronunciadas.	
OPCION C:	las oscilaciones en los tres ejes se vuelven progresivamente más pronunciadas.	

PREG20241106006 4	5228.- La estabilidad longitudinal implica el movimiento del avión controlado a través del:	B
OPCION A:	timón de dirección.	

OPCION B: elevador.

OPCION C: alerones.

PREG20241106006 5229.- ¿Qué cambios en el control longitudinal de un avión deben realizarse para mantener la altitud, mientras la velocidad del aire es disminuida? B
5

OPCION A: Incrementar el ángulo de ataque para producir más sustentación que resistencia.

OPCION B: Incrementar el ángulo de ataque para compensar la disminución de sustentación.

OPCION C: Disminuir el ángulo de ataque para compensar el incremento de la resistencia.

PREG20241106006 5230.- Si la altitud inicial del avión tiende a retornar a su posición original después de presionar el mando del elevador hacia delante y soltarlo, el avión muestra: B
6

OPCION A: estabilidad dinámica positiva.

OPCION B: estabilidad estática positiva.

OPCION C: estabilidad dinámica neutral.

PREG20241106006 5231.- (Refiérase a la Figura 5). La línea horizontal discontinua que va del punto C al punto E representa el: B
7

OPCION A: factor de carga último.

OPCION B: factor de carga limite positivo.

OPCION C: rango de velocidad del aire para operaciones normales.

PREG20241106006 5232.- (Refiérase a la Figura 5). La línea vertical que va del punto E al punto F es representada en el indicador de velocidad del aire por: A
8

OPCION A: límite superior del arco amarillo.

OPCION B: límite superior del arco verde.

OPCION C: línea radial azul.

PREG20241106006 5238.- Una hélice que gira en el sentido de las agujas del reloj, visto desde atrás, crea una corriente de deslizamiento en espiral. La corriente de deslizamiento en espiral, junto con el efecto del torque, tiende a girar al avión hacia la: B
9

OPCION A: a la derecha respecto al eje vertical y a la izquierda respecto al eje longitudinal.

OPCION B: a la izquierda respecto al eje vertical y a la derecha respecto al eje longitudinal.

OPCION C: a la izquierda respecto al eje vertical y a la izquierda respecto al eje longitudinal.

PREG20241106007 5505.- ¿Qué factor disminuye su máximo rango al disminuir el peso? B
0

OPCION A: Altitud.

OPCION B: Velocidad del aire.

OPCION C: Ángulo de ataque.

PREG20241106007 5655.- ¿Qué afirmación es verdadera con respecto a la circulación de vórtices en la estela turbulenta generada por un avión? B
1

OPCION A: Los helicópteros generan únicamente turbulencia, no circulación de vórtices.

OPCION B: La fuerza del vórtice es mayor cuando el avión generador es de gran tamaño, y lento.

OPCION C: Cuando la circulación del vórtice se hunde en el efecto suelo, tiende a dispersarse rápidamente y genera poco peligro.

PREG20241106007 5750.- Escoja la afirmación correcta sobre la estela turbulenta: B
2

OPCION A: la generación de vórtices comienza con la iniciación del giro en el despegue.

OPCION B: el peligro principal es la pérdida de control por el giro inducido

OPCION C: la mayor fuerza del vórtice es producida cuando el avión generador es grande y rápido.

PREG20241106007 5751.- Durante un despegue realizado detrás de un avión de gran tamaño, el piloto puede minimizar el peligro de los vórtices de las alas realizando la siguiente acción: A
3

OPCION A: permanecer en el aire antes de alcanzar la trayectoria de vuelo del avión hasta poder girar para evitar su estela.

OPCION B: mantener una velocidad extra en el despegue y ascenso.

OPCION C: alargar el giro en el despegue y no rotando hasta más allá del punto de rotación del avión.

PREG20241106007 5752.- Si usted vuela en la trayectoria de un avión de gran tamaño, para evitar los vórtices usted deberá volar: C
4

OPCION A: a la misma altitud que el avión más grande.

OPCION B: por debajo de la altitud del avión más grande.

OPCION C: por encima de la trayectoria de vuelo del avión más grande.

PREG20241106007 5753.- Para evitar posibles turbulencias en la estela de un avión de gran tamaño que acaba de aterrizar, antes de su despegue, en qué punto de la pista se debe planificar su despegue: A
5

OPCION A: pasado el punto en que el avión toco tierra.

OPCION B: en el punto en que el avión toco tierra, o justo antes de este punto.

OPCION C: aproximadamente 500 pies antes del punto donde el avión toco tierra.

PREG20241106007 5754.- ¿Cuándo se aterriza detrás de un avión de gran tamaño, que procedimiento deberá seguirse para evitar vórtices? A
6

OPCION A: Permanecer por encima de su trayectoria de vuelo de aproximación final, hasta el aterrizaje.

-
- OPCION B:** Permanecer por debajo de su trayectoria de vuelo de aproximación final.
- OPCION C:** Permanecer muy por debajo de su trayectoria de vuelo de aproximación final y aterrizar al menos 2000 pies por detrás.
-

- PREG20241106007 5974.- Un avión con ala con flechada con una estabilidad estática débil y un diedro aumentado provoca un aumento de: B
- 7
- OPCION A:** la tendencia al momento de picada.
- OPCION B:** tendencia a un tonel holandés.
- OPCION C:** estabilidad longitudinal.
-

- PREG20241106007 5977.- ¿Cuál es el mejor indicador para el piloto acerca del factor de carga del avión? A
- 8
- OPCION A:** Con qué firmeza el piloto es presionado en la silla durante una maniobra.
- OPCION B:** La cantidad de presión requerida para operar los controles.
- OPCION C:** La velocidad del aire cuando se sale de un descenso.
-

- PREG20241106007 5978.- Si la velocidad del aire se disminuye de 98 nudos a 85 nudos durante un giro coordinado y nivelado de 45 grados, el factor de carga: A
- 9
- OPCION A:** será el mismo, pero el radio del giro disminuirá.
- OPCION B:** disminuirá y la tasa de giro decrecerá.
- OPCION C:** será el mismo, pero el radio de giro aumentará.
-

- PREG20241106008 5978.1- Si la velocidad del aire es incrementada de 89 nudos a 98 nudos durante un giro coordinado con una inclinación de 45°, el factor de carga: B
- 0
- OPCION A:** decrecerá y el radio de giro disminuirá.
- OPCION B:** permanecen igual, pero el radio de giro se incrementará.
- OPCION C:** aumentará, pero el radio de giro disminuirá.
-

- PREG20241106008 5979.- (Refiérase a la Figura 5). ¿Qué representa la intersección de la línea discontinua con el punto C? A
- 1
- OPCION A:** Va.
- OPCION B:** Factor límite de carga negativo.
- OPCION C:** Facto límite de carga positivo.
-

