

TEMA: 0824 Lic_TC _Aerodinámica Básica

COD PREG: PREG20102735
PREGUNTA: ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta, con respecto a los ejes del avión?
RPTA: B

OPCION A: El alabeo (roll) se produce a través del eje vertical.
OPCION B: El cabeceo (pitch) se produce a través del eje lateral.
OPCION C: La guiñada (yaw) se produce a través del eje longitudinal.

PREG20102734 Indique cuál es la definición de Despegue. B

OPCION A: Se le considera una caída controlada con un stall al ras del suelo.
OPCION B: Es el momento en que el avión deja de ser sostenido por el tren de aterrizaje y pasa a ser sustentado por las alas.
OPCION C: El trayecto que recorre la aeronave en tierra.

PREG20102743 La fuerza que retarda el movimiento del avión a través del aire es: C

OPCION A: Peso o gravedad
OPCION B: Sustentación
OPCION C: Resistencia al Avance

PREG20102741 La fuerza que levanta el ala es conocida como: C

OPCION A: Peso o Gravedad
OPCION B: Resistencia
OPCION C: Sustentación

PREG20102740 ¿Qué es lo que permite incrementar o decrecer la velocidad del avión? A

OPCION A: Los aceleradores de los motores.
OPCION B: El timón de dirección ubicado en la cola del avión.
OPCION C: Los alerones, ubicados en la superficie alar.

PREG20102742 La fuerza que proporciona el movimiento a través de la masa de aire se denomina: A

OPCION A: Tracción o Empuje
OPCION B: Sustentación
OPCION C: Resistencia

PREG20102738 Se pueden considerar los siguientes ejemplos como perfiles aerodinámicos: C

OPCION A: Superficie vertical y horizontal del empenaje.
OPCION B: Hélices, alas.
OPCION C: Todas las anteriores.

PREG20102737	¿A qué se denomina TREN PRINCIPAL.?	B
OPCION A:	A las ruedas que se encuentran en la nariz del avión.	
OPCION B:	Al conjunto de componentes que soportan el mayor peso del avión.	
OPCION C:	Al conjunto de ruedas ubicadas en la nariz y cola de la aeronave.	

PREG20102736	El conjunto de componentes que sirven para soportar al avión en tierra y que pueden ser fijos, retráctiles, convencionales, o de triciclo, son:	C
OPCION A:	Ruedas	
OPCION B:	Amortiguadores	
OPCION C:	Tren de aterrizaje	

PREG20102739	La fuerza de tracción o empuje es dada por:	C
OPCION A:	Las Alas	
OPCION B:	Los Frenos	
OPCION C:	Los Motores	

PREG20102754	El ángulo agudo formado por la línea de cuerda del ala y el eje longitudinal del avión, se denomina	C
OPCION A:	Perfil aerodinámico	
OPCION B:	Angulo de ataque	
OPCION C:	Angulo de incidencia	

PREG20102753	Durante un vuelo nivelado, las fuerzas aerodinámicas que actúan sobre el avión permanecen:	A
OPCION A:	Constantes y en equilibrio.	
OPCION B:	Constantes y en desequilibrio.	
OPCION C:	En desequilibrio.	

PREG20102752	Hablando de los Husos horarios, en el Perú estamos a 75° al Oeste de Greenwich, por lo tanto nuestra hora local es siempre:	A
OPCION A:	Cinco horas más temprano que la hora ZULU	
OPCION B:	Cinco horas más tarde que la hora ZULU	
OPCION C:	Tienen la misma hora	

PREG20102748	El Alabeo se produce a través del eje:	B
OPCION A:	Lateral	
OPCION B:	Longitudinal	
OPCION C:	Vertical	

PREG20102750 EXISTEN CUATRO FUERZAS QUE GOBIERNAN UNA AERONAVE EN VUELOS A

OPCION A: LA SUSTENTACIÓN, EL PESO (GRAVEDAD), EL EMPUJE Y LA RESISTENCIA AL AVANCE. LA SUSTENTACIÓN SE OPONE A LA GRAVEDAD Y EL EMPUJE SE OPONE A LA RESISTENCIA.

OPCION B: SUSTENTACIÓN, RESISTENCIA, SUPERFICIE, GRAVEDAD

OPCION C: SUSTENTACIÓN, RESISTENCIA, EMPUJE Y DESPLAZAMIENTO.

PREG20102749 La guiñada se produce a través del eje: C

OPCION A: Lateral

OPCION B: Longitudinal

OPCION C: Vertical

PREG20102755 El timón de dirección actúa a través del eje: B

OPCION A: Longitudinal.

OPCION B: Vertical.

OPCION C: Transversal ó Lateral.

PREG20102751 Los controles de vuelo pueden ser: C

OPCION A: Primarios - estudiados - secundarios

OPCION B: Primarios - secundarios - avanzados

OPCION C: Primarios - secundarios - suplementarios

PREG20102756 El timón de profundidad actúa a través del eje: C

OPCION A: Longitudinal.

OPCION B: Vertical.

OPCION C: Transversal ó Lateral.

PREG20102747 ¿Cómo se genera la sustentación? A

OPCION A: El aire al pasar por el perfil aerodinámico superior aumenta su velocidad y disminuye la presión, creando una fuerza de succión.

OPCION B: El aire al pasar por el perfil aerodinámico superior disminuye su velocidad y aumenta la presión, creando una fuerza de succión.

OPCION C: El aire al pasar por el perfil aerodinámico superior aumenta su velocidad y aumenta la presión, creando una fuerza de succión.

PREG20102758 Los perfiles aerodinámicos del avión son: B

OPCION A: Motor, alas, empenaje.

OPCION B: Alas, hélice, empenaje.

OPCION C: Alas, empenaje.

PREG20102759 Un stall se produce por: B

OPCION A: Pérdida de la velocidad.

OPCION B: Pérdida abrupta de la sustentación.

OPCION C: Pérdida del ángulo de ataque.

PREG20102760 Cualquier superficie tal como un ala de avión, diseñada para obtener una reacción, como la sustentación a través del cual se desplaza, se llama: A

OPCION A: Perfil aerodinámico

OPCION B: Superficie alar.

OPCION C: Envergadura de las alas.

PREG20102761 Los dispositivos que destruyen la sustentación alar durante el aterrizaje se llaman: A

OPCION A: Flaps.

OPCION B: Spoilers.

OPCION C: Alerones.

PREG20102762 Señale cual opción es considerada Superficies de control B

OPCION A: Alas

OPCION B: Alerones, flaps

OPCION C: Tren de Aterrizaje

PREG20102763 Los controles Suplementarios (aletas compensadoras, piloto automático) son los que secundan al actuar a los controles primarios A

OPCION A: VERDADERO

OPCION B: FALSO

OPCION C: No opción de respuesta

PREG20102764 A los equipos de radio en tierra que emiten señales que son recibidas en el avión por un radio receptor y sirve para indicar donde se encuentra esa estación aeronáutica se le denomina **B**

OPCION A: Señales de tierra

OPCION B: Radioayudas

OPCION C: Aerovías

PREG20102765 La ciencia de determinar la posición geográfica y mantener la dirección deseada de una aeronave con respecto a la superficie de la tierra se le denomina: **B**

OPCION A: Aerodinámica

OPCION B: Navegación

OPCION C: Geografía

PREG20102766 El dispositivo cuyo objetivo es aumentar la resistencia del avión permitiendo mayor ángulo de descenso sin un excesivo aumento en la velocidad es: **A**

OPCION A: Frenos aerodinámicos , spoilers o speedbrakes

OPCION B: Flaps.

OPCION C: Slats

PREG20102757 Los alerones actúan a través del eje: **A**

OPCION A: Longitudinal.

OPCION B: Vertical.

OPCION C: Transversal ó Lateral.

PREG20102746 Su objetivo principal es: Aumentar la resistencia del avión, permitiéndole, un mayor ángulo de descenso sin un exclusivo aumento de la velocidad. **B**

OPCION A: Flaps

OPCION B: Spoilers o Frenos aerodinámicos

OPCION C: Tren de Aterrizaje

PREG20102767	Un Tripulante de cabina debe conocer de manera general los siguientes instrumentos de vuelo:	A
OPCION A:	Reloj, Velocímetro, Compás magnético, Altímetro, Varómetro, Horizonte artificial	
OPCION B:	Elevadores, alerones, timón de dirección	
OPCION C:	Flaps, slats, spoilers	

PREG20102744	Los elementos que controlan el movimiento del avión sobre su eje lateral y cuyo movimiento se denomina cabeceo, son:	B
OPCION A:	Flaps o Dispositivos Hiper Sustentadores	
OPCION B:	Elevadores o Timón de Profundidad	
OPCION C:	Alerones	

PREG20102745	¿Cuál de las siguientes afirmaciones con respecto a los controles de vuelo es correcta?	C
OPCION A:	Alerón derecho sube, alerón izquierdo baja = El avión gira hacia la izquierda.	
OPCION B:	Timón de profundidad sube = el avión baja.	
OPCION C:	El timón de dirección se mueve hacia la derecha = la nariz del avión se mueve hacia la derecha.	

PREG20102725	Se denomina Aerodinámica a la ciencia que estudia las leyes que rigen el movimiento del aire y las reacciones que se originan sobre un cuerpo sólido en movimiento relativo con respecto al aire.	A
OPCION A:	Verdadero	
OPCION B:	Falso	
OPCION C:	NO MARQUE ESTA OPCION	

PREG20102727	A la parte delantera redondeada del ala se le denomina:	B
OPCION A:	Borde de Fuga	
OPCION B:	Borde de Ataque	
OPCION C:	Borde Intermedio	

PREG20102728	A la parte posterior delgada del ala se le denomina:	A
OPCION A:	Borde de Fuga	
OPCION B:	Borde Intermedio	
OPCION C:	Borde de Ataque	

PREG20102729	¿Cuales son los ejes de la aeronave?	B
OPCION A:	Horizontal - Longitudinal - Lineal	
OPCION B:	Vertical - Longitudinal - Lateral	
OPCION C:	Lineal - Longitudinal - Lateral	

PREG20102730	Las 4 fuerzas que actúan sobre un avión son:	C
OPCION A:	Sustentación - Peso - Resistencia a Subir - Balanceo	
OPCION B:	Peso - Resistencia al Avance - Limpieza del Fuselaje - Combustible	
OPCION C:	Sustentación - Peso - Resistencia al Avance - Tracción o Empuje	

PREG20102731	Las superficies móviles situadas generalmente en cada extremo del ala, en el borde de fuga, y que controlan el movimiento lateral sobre el eje longitudinal de la aeronave, se denominan:	B
OPCION A:	Superficies de Control Primarios	
OPCION B:	Alerones	
OPCION C:	Elevadores	

PREG20102732	La superficie que controla el movimiento del avión alrededor del eje vertical y que se encuentra abisagrado al estabilizador fijo vertical del empenaje de cola, se denomina:	C
OPCION A:	Alerón	
OPCION B:	Estabilizador	
OPCION C:	Timón de Dirección	

PREG20102733	Son dispositivos que sirven para aumentar la sustentación y son usados para aproximarse y aterrizar, o para despegar a menores velocidades.	A
OPCION A:	Flaps y Slats	
OPCION B:	Spoilers o Speed brake	
OPCION C:	Aletas compensadoras	

PREG20102726	De acuerdo al principio de Bernoulli, la sustentación alar se produce por:	C
OPCION A:	La textura áspera de los perfiles aerodinámicos.	
OPCION B:	El aire fluye a mayor velocidad bajo el ala que sobre ella, produciendo menor presión bajo el ala y mayor presión sobre el ala.	
OPCION C:	El aire fluye a mayor velocidad sobre el ala que bajo ella, produciendo mayor presión bajo el ala y menor presión sobre el ala.	
