

TEMA: 0066 CFI - PERFORMANCE DE LA AERONAVE

COD_PREG: PREGUNTA: **RPTA:**
PREG20076005 La altitud de densidad se incrementa con C
(6744)
OPCION A: solamente un incremento en la temperatura.
OPCION B: un incremento en la presión, temperatura y contenido de humedad en el aire.
OPCION C: un incremento en la temperatura y en el contenido de humedad en el aire, y una reducción en la presión.
OPCION D:

PREG20076006 ¿Qué podría incrementar la altitud de densidad en un aeropuerto A
(6745) determinado?
OPCION A: Un incremento en la temperatura del aire.
OPCION B: Una reducción en la humedad relativa.
OPCION C: Un incremento en la presión atmosférica.
OPCION D:

PREG20076002 (Ver Fig. 24) C
(6741) Determinar la altitud de densidad.
Elevación del aeropuerto 5,515 pies
OAT 30°C
Valor prestablecido del altímetro 29.40" de Hg
OPCION A: 6,000 pies.
OPCION B: 8,400 pies.
OPCION C: 9,100 pies.
OPCION D:

PREG20076003 (Ver Fig. 24) B
(6742) Determinar la altitud de densidad.
Elevación del aeropuerto 3, 795 pies
OAT 24°C
Valor prestablecido del altímetro 29.70" de Hg
OPCION A: 5,700 pies.
OPCION B: 5,900 pies.
OPCION C: 4,000 pies.
OPCION D:

PREG20076004 (Ver Fig. 24) C
(6743) Determinar la altitud de densidad.
Elevación del aeropuerto 3, 450 pies
OAT 35°C
Valor prestablecido del altímetro 30.40" de Hg
OPCION A: 3,400 pies.

OPCION B: 6,650 pies.

OPCION C: 5,950 pies.

OPCION D:

PREG20076007 (6746) ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a la performance de despegue con condiciones de considerable altitud de densidad? B

OPCION A: El régimen de aceleración se incrementa ya que el aire menos pesado crea menos resistencia.

OPCION B: El régimen de aceleración es más lento debido a que se reduce la eficiencia del motor y de la hélice.

OPCION C: Se requiere una velocidad aérea indicada mayor a la normal a fin de producir la sustentación necesaria, pues el aire es menos denso.

OPCION D:

PREG20076008 (6747) ¿Cómo podría verse afectada la performance de despegue debido a un incremento en la humedad si la presión atmosférica y la temperatura permanecen invariables? B

OPCION A: Mayor distancia de despegue; el aire es más denso.

OPCION B: Mayor distancia de despegue; el aire es menos denso.

OPCION C: Menor distancia de despegue; el aire es más denso.

OPCION D:

PREG20076009 (6749) ¿Qué efecto tiene una pendiente de pista cuesta arriba en la performance de despegue? B

OPCION A: Reduce la velocidad de despegue.

OPCION B: Incrementa la distancia de despegue.

OPCION C: Reduce la distancia de despegue.

OPCION D:

PREG20076010 (6750) (Ver Fig. 25) El tren está abajo y los flaps, a 15°. ¿Cuál sería la velocidad indicada de pérdida si el ángulo de banqueo es 30°? B

OPCION A: 77 KIAS

OPCION B: 82 KIAS

OPCION C: 88 KIAS

OPCION D:

PREG20076011 (6751) (Ver Fig. 25) El tren y los flaps están en posición UP. ¿Cuál sería la velocidad indicada de pérdida si el ángulo de banqueo es 60°? B

OPCION A: 110 KIAS

OPCION B: 117 KIAS

OPCION C: 121 KIAS

OPCION D:

PREG20076012 (Ver Fig. 25) B
(6752) El tren está abajo y los flaps, a 45°. ¿Cuál sería la velocidad indicada de pérdida durante un banqueo de 40°?

OPCION A: 81 KIAS.
OPCION B: 83 KIAS.
OPCION C: 89 KIAS.
OPCION D:

PREG20076013 (Ver Fig. 26) C
(6753) Determinar la carrera necesaria sobre el terreno para el despegue.

Temperatura 24°C
Altitud de presión 2,500 pies
Peso 2,400 libras
Viento de frente 25 KTS

OPCION A: 256 pies.
OPCION B: 370 pies.
OPCION C: 230 pies.
OPCION D:

PREG20076014 (Ver Fig. 26) B
(6754) Determinar la carrera necesaria sobre el terreno para el despegue.

Temperatura 25°C
Altitud de presión 2,000 pies
Peso 2,200 libras
Viento de frente 15 KTS

OPCION A: 205 pies.
OPCION B: 261 pies.
OPCION C: 237 pies.
OPCION D:

PREG20076015 (Ver Fig. 26) B
(6755) Determinar la distancia de despegue necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.

Temperatura 23°C
Altitud de presión 3,000 pies
Peso 2,400 libras
Viento de frente 15 KTS

OPCION A: 754 pies.
OPCION B: 718 pies.
OPCION C: 653 pies.
OPCION D:

PREG20076016 (Ver Fig. 26) C
(6756) Determinar la distancia de despegue necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.

Temperatura 3°C
Altitud de presión 6,000 pies
Peso 3,000 libras
Viento de frente 15 KTS

- OPCION A:** 1,464 pies.
OPCION B: 1,215 pies.
OPCION C: 1,331 pies.
OPCION D:
-

PREG20076017 (Ver Fig. 27) C
(6757) La velocidad aérea indicada capaz de producir la mayor ganancia en altitud en una unidad de tiempo a 3,200 pies es

- OPCION A:** 93 KIAS
OPCION B: 94 KIAS
OPCION C: 112 KIAS
OPCION D:
-

PREG20076018 (Ver Fig. 27) A
(6758) ¿Cuál velocidad aérea indicada a 3,000 pies podría generarse con el máximo incremento en altitud para una distancia determinada?

- OPCION A:** 94 KIAS
OPCION B: 113 KIAS
OPCION C: 115 KIAS
OPCION D:
-

PREG20076019 (Ver Fig. 27) C
(6759) Para mantener el mejor régimen de ascenso, se debería

- OPCION A:** mantener la velocidad indicada a un valor constante durante el ascenso.
OPCION B: regular la velocidad indicada a fin de mantener el régimen de ascenso prescrito.
OPCION C: reducir la velocidad indicada aproximadamente .8 kts por 1,000 pies de altitud.
OPCION D:
-

PREG20076020 En una aeronave accionada por hélices, se produce el máximo rango C
(6760)

- OPCION A:** con mínima resistencia necesaria.
OPCION B: con mínima potencia necesaria.
OPCION C: con máxima relación sustentación/resistencia.
OPCION D:
-

PREG20076021 (Ver Fig. 28) A
(6761) Determinar la distancia total aproximada necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.

Temperatura 20°C
Altitud de presión 1,000 pies
Superficie hierba
Peso 5,300 libras
Viento 15 nudos de viento de frente

- OPCION A:** 1,724 pies.
OPCION B: 1,816 pies.
OPCION C: 2,061 pies.
OPCION D:
-

PREG20076043 ¿Qué puede esperar un piloto al aterrizar en un aeropuerto localizado en un área montañosa? A
(7141)

- OPCION A:** Mayor velocidad indicada verdadera y mayor distancia de aterrizaje.
OPCION B: Mayor velocidad indicada y menor distancia de aterrizaje.
OPCION C: Mayor velocidad sobre el terreno y mejor performance de aeronave.
OPCION D:
-

PREG20076022 (Ver Fig. 28) C
(6762) Determinar la distancia total aproximada necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.

Temperatura 25°C
Altitud de presión 2,500 pies
Superficie asfalto
Peso 5,500 libras
Viento 2 nudos de viento de cola

- OPCION A:** 2,228 pies.
OPCION B: 2,294 pies.
OPCION C: 2,462 pies.
OPCION D:
-

PREG20076023 (Ver Fig. 28) B
(6763) Determinar la distancia total aproximada necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.

Temperatura 35°C
Altitud de presión 3,000 pies
Superficie hierba
Peso 5,100 libras
Viento 20 nudos de viento de frente

- OPCION A:** 1,969 pies.
OPCION B: 2,023 pies.
OPCION C: 2,289 pies.
OPCION D:
-

PREG20076024 (Ver Fig. 29) C
(6764) ¿Cuál sería la distancia de planeo aproximada?

Altura sobre el terreno 5,500
pies
Viento de cola 10
nudos

- OPCION A:** 11 millas.
OPCION B: 12 millas.
OPCION C: 13 millas.
OPCION D:
-

PREG20076025 (Ver Fig. 29) C
(6765) ¿Cuál sería la distancia de planeo aproximada?

Altura sobre el terreno 10,500
pies
Viento de cola 20
nudos

- OPCION A:** 24 millas.
OPCION B: 26 millas.
OPCION C: 28 millas.
OPCION D:
-

PREG20076026 (Ver Fig. 29) A
(6766) ¿Cuál sería la distancia de planeo aproximada?

Altura sobre el terreno 7,500
pies
Viento de frente 30
nudos

- OPCION A:** 11.5 millas.
OPCION B: 16.5 millas.
OPCION C: 21.5 millas.
OPCION D:
-

PREG20076027 (Ver Fig. 30) B
(6767) Determinar el componente aproximado de viento cruzado.

Pista de aterrizaje 30
Viento 020° a 15 nudos

- OPCION A:** 4 nudos.
OPCION B: 15 nudos.
OPCION C: 22 nudos.
OPCION D:
-

PREG20076028 (Ver Fig. 30) B
(6768) Determinar el componente aproximado de viento cruzado.

Pista de aterrizaje 03
Viento 060° a 35 nudos

- OPCION A:** 12 nudos.
OPCION B: 18 nudos.
OPCION C: 22 nudos.
OPCION D:
-

PREG20076029 (Ver Fig. 30) B
(6769) Determinar el componente aproximado de viento cruzado.

Pista de aterrizaje 22
Viento 260° a 23 nudos

- OPCION A:** 10 nudos.
OPCION B: 15 nudos.
OPCION C: 17 nudos.
OPCION D:
-

PREG20076030 (Ver Fig. 30) C
(6770) ¿Qué puede determinar un piloto si emplea un componente máximo demostrado de viento cruzado equivalente a 0.2 de Vso?

Vso 70 nudos
Pista de aterrizaje 35
Viento 300° a 20 nudos

- OPCION A:** Demasiado componente de viento de frente.
OPCION B: El componente de viento de frente es mayor al componente de viento cruzado.
OPCION C: Se excede el componente máximo demostrado de viento cruzado.
OPCION D:
-

PREG20076031 (Ver Fig. 30) B
(6771) ¿Qué puede determinar un piloto si emplea un componente máximo demostrado de viento cruzado equivalente a 0.2 de Vso?

Vso 60 nudos
Pista de aterrizaje 12
Viento 150° a 20 nudos

- OPCION A:** Demasiado componente de viento de frente.
OPCION B: El componente de viento cruzado está dentro de los límites.
OPCION C: Se excede el componente máximo demostrado de viento cruzado.
OPCION D:
-

PREG20076032 (Ver Fig. 30) C
(6772) ¿Qué puede determinar un piloto si emplea un componente máximo demostrado de viento cruzado equivalente a 0.2 de Vso?

Vso 65 nudos
Pista de aterrizaje 17
Viento 200° a 30 nudos

- OPCION A:** El componente de viento cruzado está dentro de los límites.
OPCION B: El componente de viento cruzado es mayor al viento de frente.
OPCION C: Se excede el componente máximo demostrado de viento cruzado.
OPCION D:
-

PREG20076033 (Ver Fig. 31) B
(6773) ¿Cuál es la distancia total de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies?

Temperatura 15° C
Altitud de presión 4,000 pies
Peso 3,000 libras
Viento de frente 22 nudos

- OPCION A:** 1,250 pies.
OPCION B: 1,175 pies.
OPCION C: 1,050 pies.
OPCION D:
-

PREG20076034 (Ver Fig. 31) A
(6774) Determinar el roll aproximado sobre el terreno.

Temperatura 85°F
Altitud de presión 6,000 pies
Peso 2,800 libras
Viento de frente 14 nudos

- OPCION A:** 742 pies.
OPCION B: 1,280 pies.
OPCION C: 1,480 pies.
OPCION D:
-

PREG20076036 Se calcula el centro de gravedad de una aeronave a lo largo del C
(6804)

- OPCION A:** eje lateral.
OPCION B: eje vertical.
OPCION C: eje longitudinal.
OPCION D:
-

PREG20076037 En una aeronave bimotor, el techo de servicio monomotor es la máxima A
(6807) altitud de densidad en la cual la Vyse produce

- OPCION A:** un régimen de ascenso de 50 feet per minute.
OPCION B: un régimen de ascenso de 100 feet per minute.
OPCION C: un régimen de ascenso de 500 feet per minute.
OPCION D:
-

PREG20076039 (6810) Al operar una aeronave ligera multimotor en Vmc, lo más posible es que la performance sea suficiente para mantener el rumbo. A

OPCION A: el rumbo.

OPCION B: el rumbo y la altitud.

OPCION C: el rumbo, la altitud y ser capaz de ascender a 50 fpm.

OPCION D:

PREG20076040 (6811) Para una aeronave con motores recíprocos, sin turbocarga, la Vmc se reduce con la altitud. A

OPCION A: se reduce con la altitud.

OPCION B: se incrementa con la altitud.

OPCION C: no se ve afectada por la altitud.

OPCION D:

PREG20076042 (6813) ¿Qué condición origina la máxima Vmc? B

OPCION A: El centro de gravedad (CG) se encuentra en la máxima posición delantera permisible.

OPCION B: El CG se encuentra en la máxima posición posterior permisible.

OPCION C: El peso bruto es el máximo valor permisible.

OPCION D:

PREG20076035 (6775) (Ver Fig. 31) ¿Cuál es la distancia total de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies? C

Temperatura 35°C
Altitud de presión 2,000 pies
Peso 3,400 libras
Viento de frente 10 nudos

OPCION A: 1,650 pies.

OPCION B: 1,575 pies.

OPCION C: 1,475 pies.

OPCION D:

PREG20076038 (6809) ¿Qué significa la línea radial azul en el indicador de velocidad aérea de una aeronave multimotor y cuándo debe ser empleada? Indica la B

OPCION A: velocidad mínima en la cual es posible controlar la aeronave si el motor crítico queda inoperativo en forma imprevista, asimismo, debe ser empleada en todas las altitudes si un motor queda inoperativo.

OPCION B: velocidad que produce la máxima ganancia de altitud en un tiempo determinado al quedar inoperativo un motor, asimismo, debe ser empleada para el ascenso y la aproximación final durante operaciones con motor inoperativo.

OPCION C: velocidad que produce la máxima altura para una distancia determinada de recorrido hacia adelante si queda inoperativo un motor, asimismo, debe ser empleada para todos los ascensos durante operaciones con motor inoperativo.

OPCION D:

PREG20076041 (6812) ¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto a la operación de una aeronave multimotor con uno inoperativo? B

OPCION A: El banqueo en dirección hacia el motor operativo incrementa la Vmc.

OPCION B: El banqueo en dirección al motor inoperativo incrementa la Vmc.

OPCION C: La Vmc es un factor de performance de diseño que debe ser objeto de una comprobación durante la certificación tipo y permanece invariable cuando la bola se queda en el centro con una adecuada presión de timón de dirección.

OPCION D:
