

TEMA: 0077 PILOTO PRIVADO - HELICOPTEROS (RTC)

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20076564	Se puede identificar a un helipuerto iluminado a través de	A
OPCION A:	un beacon giratorio verde, amarillo, y blanco.	
OPCION B:	una luz intermitente amarilla.	
OPCION C:	un área de aterrizaje cuadrada iluminada de azul.	
OPCION D:		
PREG20076565	La mejor manera de describir el servicio de radar básico en el programa de radar terminal se constituye en:	A
OPCION A:	Avisos de tráfico y vectores limitados a aeronaves en VFR.	
OPCION B:	Servicio de radar mandatorio producido por el programa del Sistema Terminal de Radar Automatizado (ARTS).	
OPCION C:	Advertencia de turbulencia en los aeropuertos participantes.	
OPCION D:		
PREG20076566	¿Cuál es el procedimiento recomendado al aterrizar en un aeropuerto controlado si falla la radio de la aeronave?	A
OPCION A:	Observar el flujo de tráfico, ingresar al patrón y buscar una señal luminosa proveniente de la torre.	
OPCION B:	Ingresar a una pierna de viento cruzado y alinear las alas.	
OPCION C:	Flashear las luces de aterrizaje y operar el tren de aterrizaje mientras gira en torno al aeropuerto.	
OPCION D:		
PREG20076567	¿Cuándo debe el piloto hacer contacto con superficie tras aterrizar en un aeropuerto controlado por torre?	A
OPCION A:	Al informárselo la torre.	
OPCION B:	Antes de cortar motores en la pista.	
OPCION C:	Al llegar a una pista de rodaje y que se dirige al área de parqueo.	
OPCION D:		
PREG20076568	Si el control de tierra ordena rodaje a la Pista 09, el piloto debe proceder:	A
OPCION A:	Utilizando pistas de rodaje y a través de estas hacia la N° 09, pero no directamente hacia la misma.	
OPCION B:	Hasta la próxima pista de intersección, donde se requiere autorización posterior.	
OPCION C:	Utilizando pistas de rodaje y a través de estas hacia la N° 09, para luego efectuar un despegue inmediato.	
OPCION D:		
PREG20076569	Se origina los vórtices de punta de ala sólo si la aeronave se encuentra:	C
OPCION A:	Operando a alta velocidad aérea indicada.	
OPCION B:	Muy pesada.	

OPCION C: Creando sustentacion.

OPCION D:

PREG20076570 Se suscita la máxima resistencia de vórtice cuando la aeronave es C

OPCION A: es ligera, extendida, y veloz.

OPCION B: pesada, extendida y veloz.

OPCION C: pesada, retractada, y lenta.

OPCION D:

PREG20076571 Al aterrizar detrás de una aeronave grande, el piloto debe evitar la turbulencia de estela permaneciendo A

OPCION A: por encima de la trayectoria de aproximación final de la aeronave grande y aterrizar sobrepasando el punto de contacto de la misma.

OPCION B: por debajo de la trayectoria de aproximación final de la aeronave grande y aterrizar antes del punto de contacto de la misma.

OPCION C: por encima de la trayectoria de aproximación final de la aeronave grande y aterrizar antes del punto de contacto de la misma.

OPCION D:

PREG20076572 Al partir detrás de una aeronave muy grande, el piloto debe evitar la turbulencia de estela maniobrando la aeronave B

OPCION A: por debajo de dicha aeronave y con el viento.

OPCION B: por encima de dicha aeronave y con viento en contra.

OPCION C: por debajo de dicha aeronave y contra el viento.

OPCION D:

PREG20076474 El 10 de Agosto del presente año, se expide un Certificado Médico de Tercera Clase. Para tener derecho a las prerrogativas que otorga una Licencia de Piloto Privado, el certificado médico será válido hasta la medianoche del B

OPCION A: 10 de Agosto, 2 años después.

OPCION B: 31 de Agosto, 2 años después.

OPCION C: 31 de Agosto, 3 años después.

OPCION D:

PREG20076475 El 3 de Mayo del presente año, se expide un Certificado Médico de Tercera Clase. Para tener derecho a las prerrogativas que otorga una Licencia de Piloto Privado, el certificado médico será válido hasta la medianoche del C

OPCION A: 3 de Mayo, 1 año después.

OPCION B: 31 de Mayo, 1 año después.

OPCION C: 31 de Mayo, 2 años después.

OPCION D:

PREG20076476 Con respecto a operaciones de pilotos privados, un Certificado Médico de Primera Clase expedido el 21 de Octubre del presente año vence a la medianoche del: A

OPCION A: 21 de Octubre, 2 años después.

OPCION B: 31 de Octubre, el próximo año.

OPCION C: 31 de Octubre, 2 años después.

OPCION D:

PREG20076477 ¿Para cuál aeronave debe ser el piloto al mando titular de una habilitación tipo? B

OPCION A: Aeronave operada en virtud a una autorización expedida por la DGTA.

OPCION B: Una aeronave con un peso bruto mayor a 5,700 kg.

OPCION C: Aeronave destinada a vuelos ferry, de entrenamiento o de prueba.

OPCION D:

PREG20076478 ¿Qué excepción, si la hubiera, permite a un piloto privado fungir de piloto al mando de una aeronave que transporta pasajeros que hacen efectivo el pago de un vuelo? B

OPCION A: Si los pasajeros hacen efectivo el pago de la totalidad de los gastos operacionales.

OPCION B: Si se hace una donación a una organización caritativa en favor del vuelo.

OPCION C: No existe ninguna excepción.

OPCION D:

PREG20076479 ¿Qué obligación (si la hubiera) tiene un piloto al mando con respecto a los pasajeros en lo que concierne al empleo de cinturones de seguridad? B

OPCION A: El piloto al mando debe instruir a los pasajeros para que mantengan asegurados sus cinturones de seguridad durante todo el vuelo.

OPCION B: El piloto al mando debe orientar (briefing) a los pasajeros con respecto al empleo de cinturones de seguridad así como indicarles que los deben tener asegurados durante el rodaje, despegue y aterrizaje.

OPCION C: El piloto al mando carece de obligación alguna con respecto al empleo de los cinturones de seguridad por parte de los pasajeros.

OPCION D:

PREG20076480 Con algunas excepciones, los cinturones de seguridad deben asegurar a los pasajeros durante: A

OPCION A: El rodaje, los despegues y los aterrizajes.

OPCION B: La totalidad de condiciones de vuelo.

OPCION C: Vuelo en aire turbulento.

OPCION D:

PREG20076481 ¿A qué personas en una aeronave y cuándo es necesario que aseguren eficazmente los cinturones de seguridad? B

OPCION A: Sólo a los pilotos, durante despegues y aterrizajes.

OPCION B: Pasajeros, sólo durante rodaje, despegues y aterrizajes.

OPCION C: Toda persona a bordo de una aeronave durante todo el vuelo.

OPCION D:

PREG20076482	¿Cuál es la máxima velocidad aérea indicada en la que cualquier persona puede operar una aeronave por debajo de 10,000 pies MSL si no se dispone lo contrario?	B
OPCION A:	200 nudos.	
OPCION B:	250 nudos.	
OPCION C:	288 nudos.	
OPCION D:		

PREG20076483	Si no se dispone lo contrario, la máxima velocidad aérea indicada en la cual se puede volar una aeronave a 2,500 pies AGL o por debajo de dicha altitud y en una distancia no mayor a 4 millas náuticas del aeropuerto primario del espacio aéreo de Clase C es	A
OPCION A:	200 nudos.	
OPCION B:	230 nudos.	
OPCION C:	250 nudos.	
OPCION D:		

PREG20076484	Al volar en el espacio aéreo ubicado por debajo del espacio aéreo de Clase B, la máxima velocidad autorizada es	A
OPCION A:	200 nudos.	
OPCION B:	230 nudos.	
OPCION C:	250 nudos.	
OPCION D:		

PREG20076485	Al volar en un corredor VFR, designado a través de un espacio aéreo de Clase B, la velocidad máxima autorizada es:	B
OPCION A:	188 nudos.	
OPCION B:	200 nudos.	
OPCION C:	250 nudos.	
OPCION D:		

PREG20076486	¿Qué señal luminosa proveniente de la torre de control autoriza a un piloto a iniciar su rodaje?	A
OPCION A:	Verde de flasheo.	
OPCION B:	Verde estable.	
OPCION C:	Blanca de flasheo.	
OPCION D:		

PREG20076487	Si la torre de control utiliza una señal luminosa para indicar a un piloto que debe dar paso a otra aeronave y continuar dando vueltas, la luz será de color:	B
OPCION A:	Rojo de flasheo.	
OPCION B:	Verde estable.	
OPCION C:	Roja y verde alternadas.	
OPCION D:		

PREG20076488	Una señal luminosa de flasheo de color blanco proveniente de la torre de control destinada a una aeronave en rodaje constituye una indicación con la finalidad de:	C
OPCION A:	Efectuar el rodaje a una mayor velocidad.	
OPCION B:	Realizar el rodaje sólo en pistas de rodaje y no cruzar las otras.	
OPCION C:	Retornar al punto de inicio en el aeropuerto.	
OPCION D:		

PREG20076489	Mientras se encuentra en aproximación final para aterrizar, la torre de control dirige una luz que alterna los colores rojo y verde seguida por una blanca de flasheo. Bajo dichas circunstancias, el piloto debe:	B
OPCION A:	Discontinuar la aproximación, volar el mismo patrón de tráfico y realizar la aproximación nuevamente y aterrizar.	
OPCION B:	Tener extremo cuidado y abandonar la aproximación, dándose cuenta de que el aeropuerto no se encuentra seguro para el aterrizaje.	
OPCION C:	Abandonar la aproximación, dar vueltas al aeropuerto hacia la derecha y esperar una luz blanca de flasheo si el aeropuerto está seguro para el aterrizaje.	
OPCION D:		

PREG20076490	¿Cuál es lo apropiado para un helicóptero que se aproxima a un aeropuerto para aterrizar?	B
OPCION A:	Permanecer por debajo de la altitud del patrón de tráfico de la aeronave.	
OPCION B:	Evitar el flujo de tráfico de ala fija.	
OPCION C:	Volar tráfico a la derecha.	
OPCION D:		

PREG20076491	Ninguna persona puede iniciar un vuelo en un helicóptero bajo VFR si no dispone de suficiente combustible para volar al primer punto del aterrizaje pretendido y, asumiendo velocidad crucero normal, para volar desde allí por un mínimo de	A
OPCION A:	20 minutos.	
OPCION B:	30 minutos.	
OPCION C:	1 hora.	
OPCION D:		

PREG20076493	¿Cuál altitud de crucero es apropiada para un vuelo VFR en un rumbo magnético de 135°?	C
OPCION A:	Miles pares.	
OPCION B:	Miles pares más 500 pies.	
OPCION C:	Miles impares más 500 pies.	
OPCION D:		

PREG20076492	Ninguna persona puede despegar o aterrizar una aeronave en virtud a un vuelo VFR básico, en un aeropuerto que se encuentra dentro del espacio aéreo de Clase D si la:	C
OPCION A:	Visibilidad en vuelo en el aeropuerto no es mínimo de 1 milla.	

OPCION B: Visibilidad en tierra en el aeropuerto no es mínimo de 1 milla.
OPCION C: Visibilidad en tierra en el aeropuerto no es mínimo de 3 millas.
OPCION D:

PREG20076494 ¿Qué altitud de crucero VFR es aceptable para un vuelo sobre una aerovía Víctor con un curso magnético de 175°? El terreno es inferior a 1,000 pies. C

OPCION A: 4,500 pies.
OPCION B: 5,000 pies.
OPCION C: 5,500 pies.
OPCION D:

PREG20076495 ¿Que altitud de crucero, es apropiada al volar por encima de 3,000 pies AGL en un rumbo magnético de 185°? B

OPCION A: 4,000 pies.
OPCION B: 4,500 pies.
OPCION C: 5,000 pies.
OPCION D:

PREG20076496 Toda persona que opera una aeronave a una altitud de crucero VFR, deberá mantener una altitud de miles impares más 500 pies mientras se encuentra en un: B

OPCION A: Rumbo magnético de 0° a 179°.
OPCION B: Curso magnético de 0° a 179°.
OPCION C: Curso verdadero de 0° a 179°.
OPCION D:

PREG20076497 ¿Qué es lo que se prohíbe por lo general al operar una aeronave civil de categoría restringida? B

OPCION A: Volar bajo normas de vuelo instrumental.
OPCION B: Volar sobre un área densamente poblada.
OPCION C: Volar dentro del espacio aéreo de Clase D.
OPCION D:

PREG20076498 Una inspección de 100 horas en el tacómetro se venció a las 3302.5 horas. Dicha inspección se hizo en realidad a las 3309.5 horas. ¿Cuándo se vence la próxima inspección de 100 horas? B

OPCION A: 3312.5 horas.
OPCION B: 3402.5 horas.
OPCION C: 3409.5 horas.
OPCION D:

PREG20076499 Temperaturas de motor excesivamente altas B

OPCION A: generan daños en las mangueras de conducción térmica y deformación de las aletas de enfriamiento del cilindro.

OPCION B: ocasionan pérdida de potencia, consumo de aceite excesivo y posible daño interno permanente en el motor.

OPCION C: no afectan en forma considerable al motor de una aeronave.

OPCION D:

PREG20076500 Si se ha excedido los rangos operacionales normales de los indicadores de temperatura de aceite y de temperatura de cabeza de cilindro, es posible que el piloto haya estado operando con C

OPCION A: una mezcla demasiado rica.

OPCION B: una presión de aceite mayor a la normal.

OPCION C: demasiada potencia y una mezcla demasiado pobre.

OPCION D:

PREG20076501 El principio operacional de los carburadores de tipo flotante se basa en B

OPCION A: la medición automática del aire en el venturi cuando la aeronave gana altitud.

OPCION B: la diferencia en la presión de aire en el cuello del venturi y admisión de aire.

OPCION C: el incremento en la velocidad aérea en el cuello de un venturi lo cual ocasiona un incremento en la presión de aire.

OPCION D:

PREG20076502 Regular la mezcla de aire/combustible en altitud sirve básicamente para B

OPCION A: reducir la cantidad de combustible en la mezcla con la finalidad de compensar la mayor densidad del aire.

OPCION B: reducir el flujo de combustible con la finalidad de compensar la menor densidad del aire.

OPCION C: incrementar la cantidad de combustible en la mezcla con la finalidad de compensar la reducción en la presión y densidad del aire.

OPCION D:

PREG20076503 Al volar crucero a 9,500 pies MSL, se regula adecuadamente la mezcla de aire/combustible. ¿Qué sucede si se realiza un descenso a 4,500 pies MSL sin volver a regular la mezcla? A

OPCION A: Es posible que la mezcla de aire/combustible se torne demasiado pobre.

OPCION B: En los cilindros, habrá más combustible que el necesario para la combustión normal; asimismo, el exceso de combustible absorbe calor y enfría el motor.

OPCION C: La mezcla demasiado rica genera mayores temperaturas en la cabeza de cilindro y puede ocasionar la detonación.

OPCION D:

PREG20076504 ¿Qué condición favorece más al desarrollo del congelamiento del carburador? C

OPCION A: Cualquier temperatura inferior al congelamiento y una humedad relativa menor a 50 por ciento.

OPCION B: Una temperatura entre 32° y 50°F y baja humedad.

OPCION C: Una temperatura entre 20° y 70° F y alta humedad.

OPCION D:

PREG20076505	Existe la posibilidad de congelamiento del carburador incluso si la temperatura del aire ambiental es	A
OPCION A:	70°F y la humedad relativa es alta.	
OPCION B:	95°F y existe humedad visible.	
OPCION C:	0°F y la humedad relativa es alta.	
OPCION D:		

PREG20076506	Al aplicar calor al carburador	B
OPCION A:	Mayor cantidad de aire pasa por el carburador.	
OPCION B:	Se enriquece la mezcla de combustible y aire.	
OPCION C:	No afecta la mezcla de combustible y aire.	
OPCION D:		

PREG20076507	¿Qué cambio se suscita en la mezcla de aire/combustible al aplicar calor al carburador?	B
OPCION A:	Debido a una mezcla pobre, se origina una reducción en las revoluciones.	
OPCION B:	La mezcla de aire/combustible se enriquece más.	
OPCION C:	La mezcla de aire/combustible se empobrece más.	
OPCION D:		

PREG20076508	Hablando de manera general, el calentamiento del carburador origina una tendencia a	A
OPCION A:	reducir la performance del motor.	
OPCION B:	incrementar la performance del motor.	
OPCION C:	no tener efectos sobre la performance del motor.	
OPCION D:		

PREG20076509	Con respecto al congelamiento del carburador, los sistemas con carburador del tipo flotante (en comparación con los de inyección de combustible) suelen ser considerados por lo general	A
OPCION A:	más susceptibles al congelamiento.	
OPCION B:	igual de susceptibles al congelamiento.	
OPCION C:	susceptibles al congelamiento sólo si existe humedad visible.	
OPCION D:		

PREG20076510	Si el octanaje del combustible empleado en el motor de una aeronave es menor al establecido para dicho motor, lo más posible es	C
OPCION A:	que exista una mezcla de aire y combustible no uniforme en todos los cilindros.	
OPCION B:	que exista menores temperaturas de cabeza de cilindro.	
OPCION C:	que se suscite la detonación	
OPCION D:		

PREG20076511	Se suscita la detonación en un motor recíproco si	C
OPCION A:	hay obstrucción o corto en las bujías o si el cableado está defectuoso.	

OPCION B: ciertos puntos calientes en la cámara de combustión encienden la mezcla de aire/combustible antes de la ignición normal.

OPCION C: la carga no quemada en los cilindros explota en vez de quemarse en forma normal.

OPCION D:

PREG20076512 Se conoce a la explosión no controlada de la carga de aire y combustible antes de la ignición normal de la chispa como B

OPCION A: combustión.

OPCION B: pre-ignición.

OPCION C: detonación.

OPCION D:

PREG20076540 Durante el rodaje sobre la superficie, se emplea la palanca de paso cíclico para controlar el C

OPCION A: desplazamiento hacia adelante.

OPCION B: rumbo.

OPCION C: track sobre el terreno.

OPCION D:

PREG20076541 ¿Cuál sería el cambio en la indicación si un piloto varía la fijación del altímetro de 30.10 a 29.95? C

OPCION A: El altímetro indica 0.15 pulg. más.

OPCION B: El altímetro indica 150 pies más.

OPCION C: El altímetro indica 150 pies menos.

OPCION D:

PREG20076543 ¿Qué acción puede realizar un piloto para optimizar el enfriamiento de un motor que presenta sobrecalentamiento durante un ascenso? A

OPCION A: Reducir el régimen de ascenso e incrementar la velocidad.

OPCION B: Reducir la velocidad de ascenso e incrementar las revoluciones.

OPCION C: Incrementar la velocidad de ascenso y las revoluciones.

OPCION D:

PREG20076544 ¿Cuál es el procedimiento mediante el cual se logra el enfriamiento de un motor con sobrecalentamiento? A

OPCION A: Enriquecer la mezcla de combustible.

OPCION B: Incrementar las revoluciones.

OPCION C: Reducir la velocidad aérea.

OPCION D:

PREG20076546 ¿Qué ítems se debe incluir en el peso vacío de una aeronave? A

OPCION A: Combustible inutilizable y aceite no drenable.

OPCION B: Sólo el equipo de avión, plantas propulsoras y opcional.

OPCION C: Tanques de combustible llenos y aceite de motor a su máxima capacidad.

OPCION D:

PREG20076513 ¿Qué causa originaría con mayor posibilidad que los indicadores de temperatura de cabeza de cilindro y de temperatura de aceite excedan sus rangos operacionales normales? A

OPCION A: Emplear un tipo de combustible con un octanaje menor al establecido.

OPCION B: Emplear un tipo de combustible con un octanaje mayor al establecido.

OPCION C: Operar con una presión de aceite mayor a la normal.

OPCION D:

PREG20076514 ¿Cuál puede ser el reemplazante de un tipo de combustible si no se dispone del octanaje recomendado? A

OPCION A: La gasolina de aviación del octanaje inmediatamente superior.

OPCION B: La gasolina de aviación del octanaje inmediatamente inferior.

OPCION C: La gasolina sin plomo del mismo octanaje.

OPCION D:

PREG20076515 Se considera que llenar los tanques de combustible tras el último vuelo del día constituye un buen procedimiento operativo ya que así: C

OPCION A: Cualquier cantidad existente de agua será impulsada hacia la parte superior del tanque, lejos de las líneas de combustible hacia el motor.

OPCION B: Se evitará la expansión de combustible mediante eliminación de espacios de aire en los tanques.

OPCION C: Se evitará la condensación por humedad mediante eliminación de espacios de aire en los tanques.

OPCION D:

PREG20076516 Para efectos de enfriamiento interno, los motores recíprocos de las aeronaves dependen en especial de C

OPCION A: un termostato de funcionamiento especial.

OPCION B: el aire que fluye sobre el manifold de escape.

OPCION C: la circulación del aceite lubricante.

OPCION D:

PREG20076517 Una indicación de temperatura de aceite del motor anormalmente alta puede ser ocasionada por: A

OPCION A: El nivel de aceite que está demasiado bajo.

OPCION B: Operar con un tipo de aceite de viscosidad demasiado alta.

OPCION C: Operar con una mezcla excesivamente enriquecida.

OPCION D:

PREG20076518 ¿Qué instrumentos se verían afectados si el tubo pitot y las ventilaciones estáticas externas se encuentran obstruídas? B

OPCION A: El altímetro, el indicador de velocidad aerea indicada y el indicador de viraje y banqueo.

-
- OPCION B:** El altímetro, el indicador de velocidad aerea indicada y el indicador de velocidad vertical.
- OPCION C:** El altímetro, el indicador de presión y el indicador de viraje y banqueo.
- OPCION D:**
-

- PREG20076519 ¿Para cuál instrumento produce presión de impacto el sistema pitot? C
- OPCION A:** Altímetro.
- OPCION B:** VSI.
- OPCION C:** Indicador de velocidad aérea.
- OPCION D:**
-

- PREG20076520 ¿Qué combinación de condiciones atmosféricas reduce la performance correspondiente a despegue y ascenso? C
- OPCION A:** Baja temperatura, baja humedad relativa y baja altitud de densidad.
- OPCION B:** Alta temperatura, baja humedad relativa y baja altitud de densidad.
- OPCION C:** Alta temperatura, alta humedad relativa y alta altitud de densidad.
- OPCION D:**
-

- PREG20076521 ¿Cómo influye la altitud de alta densidad sobre la performance de la aeronave? B
- OPCION A:** Incrementa la performance de la aeronave.
- OPCION B:** Reduce la performance de ascenso.
- OPCION C:** Incrementa la performance de despegue.
- OPCION D:**
-

- PREG20076522 ¿En qué consiste el efecto suelo? A
- OPCION A:** El resultado de la interferencia de la superficie de la tierra con los patrones de flujo de aire cerca a una aeronave.
- OPCION B:** El resultado de una alteración en los patrones de flujo de aire que incrementan el arrastre inducido cerca a las alas de una aeronave.
- OPCION C:** El resultado de la interrupción de los patrones de flujo de aire cerca a las alas de una aeronave hacia el punto donde éstas ya no soportan a la aeronave en vuelo.
- OPCION D:**
-

- PREG20076523 La sustentacion, ocasionada por el fenómeno de efecto suelo, es más evidente durante una aproximación al aterrizaje cuando se encuentra a: A
- OPCION A:** Menos que la longitud de la envergadura de ala por encima de la superficie.
- OPCION B:** El doble de la longitud de la envergadura de ala por encima de la superficie.
- OPCION C:** Un ángulo de ataque mayor al normal.
- OPCION D:**
-

- PREG20076524 ¿A qué debe estar un piloto como resultado de un efecto suelo? B
- OPCION A:** Los vórtices de punta de ala se incrementan originando problemas de turbulencia de estela en las aeronaves que arriban y parten.

OPCION B: Se reduce la resistencia inducida; por ello, cualquier exceso de velocidad en el punto de nivelación (flare) puede ocasionar un flotamiento considerable.

OPCION C: Un aterrizaje con pérdida al máximo requiere menos deflexión de elevador arriba que una pérdida al máximo hecha libre del efecto suelo.

OPCION D:

PREG20076525 La definición del ángulo de ataque señala que se trata del ángulo formado entre la línea de cuerda de un perfil aerodinámico y: A

OPCION A: La dirección del viento relativo.

OPCION B: El ángulo de ataque de un perfil aerodinámico.

OPCION C: El plano rotor de rotación.

OPCION D:

PREG20076526 Durante el vuelo estacionario, un helicóptero tiende a presentar deriva hacia la derecha. Para compensar ello, algunos helicópteros tienen C

OPCION A: inclinado hacia la izquierda el rotor de cola.

OPCION B: inclinado hacia la derecha el rotor de cola.

OPCION C: regulado hacia la izquierda el mástil del rotor.

OPCION D:

PREG20076527 ¿Cuál es el resultado del fenómeno de efecto suelo? C

OPCION A: Se incrementa el ángulo inducido de ataque de toda pala rotora.

OPCION B: El vector de sustentación obtiene mayor horizontalidad.

OPCION C: Se incrementa el ángulo de ataque que genera sustentación.

OPCION D:

PREG20076528 La sustentación de traslación se debe a B

OPCION A: menor eficiencia del rotor.

OPCION B: la velocidad aérea.

OPCION C: la velocidad aérea y a la velocidad sobre el terreno.

OPCION D:

PREG20076529 El sistema del rotor de cola sirve en principio para C

OPCION A: optimizar el viraje coordinado.

OPCION B: mantener el rumbo en un vuelo hacia adelante.

OPCION C: contrarrestar el efecto de torque del rotor principal.

OPCION D:

PREG20076530 ¿Qué acción correctiva se debe llevar a cabo si es bajo el valor de RPM y es alta la presión del manifold? B

OPCION A: Incrementar los aceleradores.

OPCION B: Bajar el paso colectivo.

OPCION C: Elevar el paso colectivo.

OPCION D:

PREG20076531 La bisagra de arrastre en un sistema de rotor de helicóptero de tres palas, totalmente articulado, sirve para compensar el A

OPCION A: efecto coriolis.
OPCION B: coneo.
OPCION C: desbalance geométrico.
OPCION D:

PREG20076532 Se debe evitar volar a altas velocidades, en especial con aire turbulento, principalmente debido a la posibilidad de B

OPCION A: un abrupto cabreo hacia arriba.
OPCION B: una pérdida en la pala posterior.
OPCION C: un desarrollo vibratorio de baja frecuencia.
OPCION D:

PREG20076533 La máxima velocidad hacia adelante de un giroplano se ve limitada por la A

OPCION A: pérdida en la pala posterior.
OPCION B: la línea roja de RPM del rotor.
OPCION C: la relación de solidez.
OPCION D:

PREG20076534 ¿Bajo qué condiciones es más factible que se susciten pérdidas en la pala posterior al operar a altas velocidades hacia adelante? C

OPCION A: Bajo peso bruto y baja altitud de densidad.
OPCION B: Alto valor de RPM y baja altitud de densidad.
OPCION C: Virajes escarpados en aire turbulento.
OPCION D:

PREG20076536 Al efectuar vuelo crucero a nivel, un piloto experimenta vibraciones de baja frecuencia (de 100 a 400 ciclos por minuto). Estas vibraciones suelen estar asociadas con C

OPCION A: el motor.
OPCION B: el fan de enfriamiento.
OPCION C: el rotor principal.
OPCION D:

PREG20076537 Elegir el componente de helicóptero que, si estuviera defectuoso, ocasionaría vibraciones de mediana frecuencia. A

OPCION A: Rotor de cola.
OPCION B: Rotor principal.
OPCION C: Motor.
OPCION D:

PREG20076539 Durante el rodaje sobre la superficie, se emplea el paso colectivo para controlar B

- OPCION A:** la deriva con un viento cruzado.
OPCION B: el régimen de velocidad.
OPCION C: el track sobre el terreno.
OPCION D:
-

- PREG20076535 Es más posible que ocurra la resonancia causada por el terreno si **B**
OPCION A: se desarrollan vibraciones armónicas y en el terreno entre los rotores principal y de cola.
OPCION B: una serie de impactos ocasiona un desbalance en el sistema rotor.
OPCION C: existe una combinación de una reducción en el ángulo de ataque de la pala delantera y un incremento en el ángulo de ataque de la pala posterior.
OPCION D:
-

- PREG20076538 El motivo principal por el cual se debe evitar el área sombreada de una Carta de Altura vs. Velocidad es que **C**
OPCION A: la turbulencia cercana a la superficie puede desfasar los amortiguadores de la pala.
OPCION B: puede haber una caída en las revoluciones del rotor antes de realizar el contacto con el terreno en caso de suscitarse una falla de motor.
OPCION C: se dispondría de insuficiente velocidad aérea que garantice un aterrizaje seguro en caso de una falla de motor.
OPCION D:
-

- PREG20076542 ¿Por qué se considera que la escarcha reviste un riesgo para el vuelo? **C**
OPCION A: La escarcha cambia la forma aerodinámica básica del perfil aerodinámico, reduciendo por tanto la sustentación.
OPCION B: La escarcha reduce la velocidad del flujo de aire sobre los perfiles aerodinámicos, incrementando por ello la efectividad en el control.
OPCION C: La escarcha frena el flujo uniforme de aire sobre las alas, reduciendo por ello la capacidad de sustentación.
OPCION D:
-

- PREG20076545 ¿Cuál sería la primera acción tras arrancar el motor de una aeronave? **A**
OPCION A: Regular para obtener las revoluciones adecuadas y verificar si se alcanza las lecturas ideales en los instrumentos de motor.
OPCION B: Colocar momentáneamente el magneto o el interruptor de ignición en la posición OFF a fin de verificar si se ha realizado un buen procedimiento en tierra.
OPCION C: Someter a pruebas a todo freno.
OPCION D:
-

- PREG20076547 Se carga una aeronave con 100 libras por encima del peso bruto máximo certificado. ¿Cuánto combustible debe ser drenado si se drena combustible (gasolina) para que la aeronave se encuentre dentro de los límites? **C**
OPCION A: 15.7 galones.
OPCION B: 16.2 galones.
OPCION C: 18.4 galones.

OPCION D:

PREG20076548 ¿Cuánto combustible se debe drenar si se estiba una aeronave con 90 libras por encima de su máximo peso bruto certificado y se drena combustible (gasolina) con la finalidad de tener el peso de la aeronave dentro de los límites? C

OPCION A: 10 galones.

OPCION B: 12 galones.

OPCION C: 15 galones.

OPCION D:

PREG20076549 La regla más importante que debe recordar en caso de una falla de potencia tras lograr elevarse consiste en A

OPCION A: establecer inmediatamente una posición de planeo y velocidad aérea apropiadas.

OPCION B: verificar rápidamente el suministro de combustible y determinar posibles escapes.

OPCION C: determinar la dirección del viento para establecer la posibilidad de un aterrizaje forzoso.

OPCION D:

PREG20076550 El mejor método que se debe utilizar al buscar otro tráfico por la noche consiste en: A

OPCION A: Mirar hacia el lado del objeto y observar lentamente.

OPCION B: Observar el campo visual de manera muy rápida.

OPCION C: Mirar hacia el lado del objeto y observar rápidamente.

OPCION D:

PREG20076551 El método más efectivo para ubicar otro tráfico con la finalidad de evitar la colisión durante vuelo nocturno consiste en emplear C

OPCION A: concentración de espaciamento regular en las posiciones 3, 9 y 12 en punto.

OPCION B: una serie de movimientos oculares de espaciamento corto, regular para buscar cada sector de 30 grados.

OPCION C: visión periférica ubicando pequeños sectores y utilizando la visión no enfocada al centro.

OPCION D:

PREG20076552 Por las noches, se identifica las luces en el borde de las pistas de taxeo de un aeropuerto mediante: B

OPCION A: Luces blancas direccionales.

OPCION B: Luces azules omnidireccionales.

OPCION C: Luces rojas y verdes alternadas.

OPCION D:

PREG20076553 Las aproximaciones VFR para aterrizar por la noche deben ser realizadas: C

OPCION A: A una mayor velocidad aérea indicada.

OPCION B: Con un descenso más pronunciado.
OPCION C: De la misma manera que en el día.
OPCION D:

PREG20076554 ¿Qué operación requiere la mayor potencia bajo condiciones de viento en calma? B

OPCION A: Un viraje en vuelo estacionario a la derecha.
OPCION B: Un viraje en vuelo estacionario a la izquierda.
OPCION C: Vuelo estacionario saliendo del efecto suelo.
OPCION D:

PREG20076555 ¿Qué condición riesgosa se podría desarrollar si el piloto hiciese una aproximación de potencia casi vertical hacia un área confinada con una velocidad aérea casi equivalente a cero? B

OPCION A: Resonancia causada por el terreno al hacer contacto con el mismo.
OPCION B: Una condición de establecimiento con potencia.
OPCION C: Se podría desarrollar una vibración de pérdida en la pala.
OPCION D:

PREG20076556 ¿Qué se podría hacer para ayudar a enderezar una guiñada a la izquierda antes del contacto de aterrizaje si falla el anti-torque en dicho contacto? B

OPCION A: Se debe hacer una nivelación a velocidad aérea cero y un descenso vertical hasta el contacto.
OPCION B: Aplicar la potencia disponible para ayudar a virar la nariz hacia la derecha exactamente antes del contacto.
OPCION C: Se debe hacer un aterrizaje con potencia normal.
OPCION D:

PREG20076557 ¿Qué técnica de vuelo se recomienda en clima caliente? C

OPCION A: Emplear revoluciones mínimas permisibles y máxima presión de manifold permisible durante todas las fases del vuelo.
OPCION B: Durante vuelo estacionario, mantener mínimas revoluciones de motor durante virajes de pedal izquierdo, y máximas revoluciones de motor durante virajes de pedal derecho.
OPCION C: Durante el despegue, acelerar lentamente a vuelo hacia adelante.
OPCION D:

PREG20076558 ¿Cuál es la precaución que se debe observar durante un descenso autorotativo? B

OPCION A: Por lo general, el paso colectiva controla la velocidad aérea.
OPCION B: Por lo general, se emplea solamente el control cíclico para efectuar virajes.
OPCION C: No permitir que el régimen de descenso baje demasiado hasta velocidad aérea cero.
OPCION D:

PREG20076559 Lo más adecuado para iniciar una parada rápida es aplicar C

-
- OPCION A:** paso cíclico hacia adelante y bajar el paso colectivo.
OPCION B: paso cíclico posterior y elevar el paso colectivo.
OPCION C: paso cíclico posterior y bajar el paso colectivo.
OPCION D:
-

- PREG20076560 ¿Cuál es el procedimiento para un aterrizaje a desnivel? C
- OPCION A:** Cuando el patín de desnivel descendente está sobre el terreno, conservar el paso colectivo en la misma posición.
OPCION B: Se debe conservar las revoluciones mínimas hasta que todo el peso del helicóptero se encuentre sobre el patín.
OPCION C: Al estar paralelo con relación al desnivel, bajar lentamente al terreno el patín de desnivel ascendente antes de meter el patín de desnivel descendente.
OPCION D:
-

- PREG20076561 Por lo general, se logra despegar de un desnivel B
- OPCION A:** desplazando el cíclico en una dirección contraria al desnivel.
OPCION B: haciendo que el helicóptero llegue a una posición a nivel antes de dejar por completo el terreno.
OPCION C: desplazando la palanca cíclica hasta una posición todo arriba cuando el helicóptero se acerca a una posición a nivel.
OPCION D:
-

- PREG20076562 ¿Qué acción sería la más apropiada para operaciones de área confinada? B
- OPCION A:** Se debe efectuar los despegues y aterrizajes hacia el viento.
OPCION B: Programar una trayectoria de vuelo sobre áreas adecuadas para un aterrizaje forzoso.
OPCION C: Se debe emplear un ángulo de descenso bastante escarpado con la finalidad de aterrizar en un punto seleccionado.
OPCION D:
-

- PREG20076563 ¿Cuál es el tipo de despegue más recomendable si fuera posible parti de áreas confinadas? A
- OPCION A:** Un despegue normal desde un vuelo estacionario.
OPCION B: Un despegue vertical.
OPCION C: Un despegue normal desde la superficie.
OPCION D:
-

