

TEMA: 0102 CFI - INSTRUCCIÓN Y MANIOBRAS EN VUELO

<b>COD_PREG:</b>	<b>PREGUNTA:</b>	<b>RPTA:</b>
PREG20077164 (0002)	Pta. ASA (7167-2) ¿Cuándo debe un instructor en vuelo empezar a enseñar la toma de decisiones aeronáuticas a un alumno?	B
<b>OPCION A:</b>	Desde la primera clase.	
<b>OPCION B:</b>	Tan pronto como el alumno pueda controlar la aeronave durante las maniobras básicas.	
<b>OPCION C:</b>	Luego de que el alumno ha culminado el vuelo solo inicial pero antes de realizar los vuelos de travesía.	
<b>OPCION D:</b>		
PREG20077165 (6316)	6316-1 ¿Cuál es el símbolo correcto correspondiente a la velocidad mínima de vuelo estable en la cual es posible controlar una aeronave?	A
<b>OPCION A:</b>	Vs.	
<b>OPCION B:</b>	Vs1.	
<b>OPCION C:</b>	Vso.	
<b>OPCION D:</b>		
PREG20077166 (6980)	Elegir los cuatro fundamentos de vuelo comprendidos en las maniobras de una aeronave.	C
<b>OPCION A:</b>	Potencia de aeronave, cabreo, banqueo y compensación.	
<b>OPCION B:</b>	Arranque, taxeo, despegue y aterrizaje.	
<b>OPCION C:</b>	Vuelo recto y nivelado, virajes, ascensos y descensos.	
<b>OPCION D:</b>		
PREG20077167 (6983)	¿Qué origina que la nariz de una aeronave se mueva en la dirección del viraje antes de iniciar el banqueo el ingreso a un viraje?	B
<b>OPCION A:</b>	Timón de dirección aplicado muy tarde.	
<b>OPCION B:</b>	Aplicación anticipada del timón sin coordinación.	
<b>OPCION C:</b>	Mala aplicación de la presión contraria del elevador.	
<b>OPCION D:</b>		
PREG20077168 (6984)	¿Cómo debe enseñar a un alumno a corregir una posición de nariz baja durante un viraje escarpado?	B
<b>OPCION A:</b>	Aplicar presión contraria del elevador para obtener la posición de cabreo deseada.	
<b>OPCION B:</b>	Reducir el ángulo de viraje; luego, aplicar presión hacia atrás del elevador para obtener la posición de pitch (ángulo) deseada.	
<b>OPCION C:</b>	Aplicar presión contraria del elevador para obtener la posición de cabreo deseada; luego, reducir el ángulo de banqueo.	
<b>OPCION D:</b>		
PREG20077169 (6985)	Al mantener un ángulo constante de banqueo en un viraje coordinado, el desplazamiento de la aguja de viraje	A
<b>OPCION A:</b>	se incrementa al reducirse la velocidad aérea.	

- OPCION B:** se incrementa al tener una mayor velocidad aérea.  
**OPCION C:** permanece constante no obstante la velocidad aérea.  
**OPCION D:**
- 

PREG20077170 (6986) ¿Qué efecto tendría una reducción en la velocidad aérea sobre el régimen y radio del viraje durante un viraje banqueado de 30°? A

- OPCION A:** El régimen sería mayor; el radio, menor.  
**OPCION B:** El régimen sería menor; el radio, mayor.  
**OPCION C:** El régimen sería menor; el radio, menor.  
**OPCION D:**
- 

PREG20077171 (6987) Durante un viraje a nivel, incrementar la velocidad aérea mientras se mantiene un factor de carga constante genera B

- OPCION A:** una reducción en el radio del viraje.  
**OPCION B:** un incremento en el radio del viraje.  
**OPCION C:** un incremento en la fuerza centrífuga.  
**OPCION D:**
- 

PREG20077176 (6993) Durante una aproximación con potencia a un aterrizaje de campo corto, se puede verificar la velocidad aérea correcta B

- OPCION A:** mediante la capacidad de aterrizar en un punto predeterminado.  
**OPCION B:** mediante poco o nada de flote durante la nivelación (flare) de aterrizaje.  
**OPCION C:** a través de la capacidad de mantener un ángulo constante de descenso.  
**OPCION D:**
- 

PREG20077172 (6988) ¿Cuál es la mejor técnica para minimizar el factor de carga alar al volar en turbulencia severa? C

- OPCION A:** Controlar la velocidad aérea con potencia, mantener alas a nivel, y aceptar variaciones de altitud.  
**OPCION B:** Controlar la velocidad aérea lo más exhaustivo posible con elevador y potencia, y aceptar variaciones de banqueo y altitud.  
**OPCION C:** Seleccionar potencia y compensación para obtener una velocidad aérea equivalente o inferior a la de maniobra, mantener alas a nivel, y aceptar variaciones de velocidad aérea y altitud.  
**OPCION D:**
- 

PREG20077173 (6989) Al explicar las técnicas empleadas para realizar despegues de campo corto y de campo blando, resulta correcto establecer que A

- OPCION A:** durante despegues de campo blando, se debe iniciar la elevación (liftoff) lo más pronto posible.  
**OPCION B:** durante despegues de campo corto, se debe iniciar la elevación sólo al obtener la velocidad de ángulo óptimo de ascenso.  
**OPCION C:** durante despegues de campo corto, se debe intentar el inicio de la elevación sólo tras obtener la velocidad de régimen óptimo de ascenso.  
**OPCION D:**
-

---

PREG20077174 (6990)	La velocidad aérea indicada para el inicio de la elevación (liftoff) en despegues de campo corto con ciertas aeronaves resulta ser por lo general	B
<b>OPCION A:</b>	la misma que para despegues de campo blando o no preparado.	
<b>OPCION B:</b>	mayor que para los despegues de campo blando o no preparado.	
<b>OPCION C:</b>	mayor bajo condiciones de viento de cola que bajo condiciones necesarias de viento de frente.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077175 (6992)	Bajo condiciones normales, un aterrizaje eficaz con viento cruzado en una pista requiere al momento del contacto	A
<b>OPCION A:</b>	que la dirección del movimiento de la aeronave y su eje longitudinal sean paralelos a la pista.	
<b>OPCION B:</b>	bajar el ala con el viento lo suficiente para eliminar la tendencia de la aeronave a la deriva.	
<b>OPCION C:</b>	que la dirección de movimiento de la aeronave y su eje lateral sean perpendiculares a la pista.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077177 (6994)	¿Cuál es el procedimiento correcto que se debe seguir si una aeronave se encuentra en la región de reversión de controles durante la aproximación de aterrizaje?	C
<b>OPCION A:</b>	Incrementar el ángulo de ataque y la potencia.	
<b>OPCION B:</b>	Reducir el ángulo de ataque y la potencia.	
<b>OPCION C:</b>	Reducir el ángulo de ataque e incrementar la potencia.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077178 (6995)	¿Que podría ocurrir al operar en la región de reversión de controles?	C
<b>OPCION A:</b>	Es imposible ascender.	
<b>OPCION B:</b>	Un mayor ángulo (pitch) con nariz arriba no afecta el régimen de descenso.	
<b>OPCION C:</b>	Un mayor ángulo (pitch) con la nariz arriba origina mayor régimen de descenso	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077179 (6996)	Si una situación de emergencia requiere un aterrizaje con viento de cola , los pilotos deben esperar mayor velocidad	B
<b>OPCION A:</b>	en el contacto, un mayor recorrido sobre el terreno y mejor control en el recorrido de aterrizaje.	
<b>OPCION B:</b>	velocidad sobre el terreno, un mayor recorrido sobre el terreno, y la posibilidad de salirse de la pista (overshooting) el punto de contacto.	
<b>OPCION C:</b>	en la velocidad sobre el terreno, un menor recorrido sobre el terreno, y casi quedarse corto (undershooting) en relación al punto de contacto ideal.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077180 (6997)	En aproximación final al aterrizaje, se debe emplear una velocidad aérea indicada mayor a la normal	A
<b>OPCION A:</b>	si existen condiciones de turbulencia.	

**OPCION B:** cuando las temperaturas ambientales son superiores a 90°F.  
**OPCION C:** al aterrizar en aeropuertos por encima de 5,000 pies MSL y condiciones térmicas superiores a las estándares.

**OPCION D:**

---

PREG20077181 (6998) Si la aeronave presenta poca capacidad de control durante una ida de largo de emergencia con flaps al máximo, la mayor causa probable sería **B**

**OPCION A:** demasiada velocidad aérea con flap extendidos al máximo.

**OPCION B:** la situación de alta potencia, baja velocidad aérea y aeronave compensada para una configuración de flaps al máximo.

**OPCION C:** una reducción en el ángulo de ataque con flaps al máximo hasta el punto en el cual es casi imposible el control de la aeronave.

**OPCION D:**

---

PREG20077182 (6999) Una ida de largo tras una incorrecta aproximación al aterrizaje **B**

**OPCION A:** no es recomendable si las circunstancias no lo ameritan.

**OPCION B:** suele ser preferible a intentos de último minuto para impedir un mal aterrizaje.

**OPCION C:** no es recomendable tras iniciar la nivelación (flare) del aterrizaje no obstante la velocidad aérea.

**OPCION D:**

---

PREG20077183 (7000) ¿Qué procedimiento es el más recomendable si el manual de vuelo no especifica un tipo diferente de procedimiento durante idas de largo tras una aproximación con flaps al máximo en aeronaves convencionales? **A**

**OPCION A:** Empezar a retractar primero los flaps, luego, el tren.

**OPCION B:** Retractar primero el tren y regular los flaps sólo tras alcanzar una altitud segura.

**OPCION C:** Retractar primero el tren, pues posee un efecto bastante adverso sobre la performance de la aeronave en relación a los flaps.

**OPCION D:**

---

PREG20077184 (7008) Para compensar apropiadamente debido a un viento cruzado durante vuel crucero recto y a nivel, el piloto debe **B**

**OPCION A:** mantener la presión del timón de dirección hacia el viento.

**OPCION B:** establecer un rumbo adecuado hacia dentro del viento mediante el empleo coordinado de los controles.

**OPCION C:** mantener la presión del alerón hacia el viento y mantener la presión opuesta del timón de dirección para impedir un viraje.

**OPCION D:**

---

PREG20077185 (7009) Al iniciar un curso rectangular, el factor determinante que decide la distancia desde el límite del campo en el cual se debe volar una aeronave es **C**

**OPCION A:** la velocidad del viento.

**OPCION B:** la dimensión del área rectangular seleccionada.

**OPCION C:** lo escarpado del banqueo deseado en los virajes.

---

**OPCION D:**

PREG20077186 Fig. 48 A  
(7010) ¿Cuándo podría virar la aeronave a menos de 90° al volar un curso rectangular?

**OPCION A:** Vértices 1 y 4.

**OPCION B:** Vértices 1 y 2.

**OPCION C:** Vértices 2 y 4.

**OPCION D:**

---

PREG20077187 Fig. 48 A  
(7011) ¿Cuándo podría virar la aeronave a más de 90° al volar un curso rectangular?

**OPCION A:** Vértices 2 y 3.

**OPCION B:** Vértices 1 y 3.

**OPCION C:** Vértices 2 y 4.

**OPCION D:**

---

PREG20077188 Fig. 48 B  
(7012) ¿Cuándo debe variar el banqueo de la aeronave de escarpado a mediano al volar un curso rectangular?

**OPCION A:** Vértice 1.

**OPCION B:** Vértice 3.

**OPCION C:** Vértices 2 y 3.

**OPCION D:**

---

PREG20077189 Fig. 49 B  
(7014) ¿En qué punto estará el ala (eje lateral) alineada con el pylon en los virajes alrededor de un punto?

**OPCION A:** 1 y 5.

**OPCION B:** 3 y 7.

**OPCION C:** 1, 3, 5 y 7.

**OPCION D:**

---

PREG20077190 Fig. 49 B  
(7015) ¿En cuál de las posiciones a continuación sería mejor impartir instrucción a un alumno en lo concerniente a practicar virajes alrededor de un punto a través del empleo de un banqueo inferior a 45° en su punto más escarpado?

**OPCION A:** 3.

**OPCION B:** 7.

**OPCION C:** 3 o 7.

**OPCION D:**

---

PREG20077191 Fig. 49 B  
(7017) ¿En qué posiciones será igual la velocidad sobre el terreno?

**OPCION A:** 1 y 5.

**OPCION B:** 1 y 5, 2 y 4, 6 y 8.

---

**OPCION C:** 1 y 5, 2 y 8, 4 y 6.

**OPCION D:**

---

PREG20077192 Fig. 49

(7018) ¿En qué posiciones es casi igual el ángulo de banqueo?

B

**OPCION A:** 3 y 7.

**OPCION B:** 1 y 5.

**OPCION C:** 4 y 6.

**OPCION D:**

---

PREG20077193 Fig. 49

(7019) ¿Qué posición requiere el banqueo más escarpado?

C

**OPCION A:** 1.

**OPCION B:** 5.

**OPCION C:** 7.

**OPCION D:**

---

PREG20077194 Fig. 50

(7020) ¿En qué posiciones son equivalentes las velocidades sobre el terreno?

C

**OPCION A:** 2 y 5.

**OPCION B:** 1 y 6, 2 y 5.

**OPCION C:** 1 y 6, 2 y 5, 3 y 4.

**OPCION D:**

---

PREG20077195 Fig. 50

(7021) ¿Qué posiciones requieren un ángulo de banqueo más escarpado durante una práctica de viraje en S?

B

**OPCION A:** 4 y 5.

**OPCION B:** 3 y 4.

**OPCION C:** 2 y 5.

**OPCION D:**

---

PREG20077196 Si, en ochos sobre pylons coordinados adecuadamente, el punto de referencia  
(7024) queda detrás del pylon, significa que

B

**OPCION A:** el ángulo de banqueo es demasiado plano.

**OPCION B:** la aeronave se encuentra por encima de la altitud pivot.

**OPCION C:** la aeronave se encuentra por debajo de la altitud pivot.

**OPCION D:**

---

PREG20077197 La altitud pivot para los ochos sobre pylons depende en principio de la  
(7025)

A

**OPCION A:** velocidad sobre el terreno.

**OPCION B:** la velocidad aérea verdadera.

**OPCION C:** distancia desde el pylon.

**OPCION D:**

---

---

PREG20077198 (7026)	Si el ala se desplaza por detrás del pylon durante ochos sobre pylons coordinados adecuadamente, la aeronave se encuentra	C
<b>OPCION A:</b>	volando demasiado rápido.	
<b>OPCION B:</b>	por debajo de la altitud pivot.	
<b>OPCION C:</b>	por encima de la altitud pivot.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077199 (7029)	La demostración de pérdida de control cruzado sirve para	C
<b>OPCION A:</b>	enfaticar el riesgo de un derrape excesivo durante una aproximación a un aterrizaje.	
<b>OPCION B:</b>	enseñar la técnica apropiada de recuperada en caso de suscitarse dicho tipo de pérdida durante la aproximación final.	
<b>OPCION C:</b>	mostrar el efecto de una técnica de control inapropiada y enfatizar la importancia del control coordinado al efectuar los virajes.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077200 (7030)	Al enseñar vuelo lento, se debe discutir dos situaciones de vuelo distintas. Ellas son el establecimiento y conservación de	A
<b>OPCION A:</b>	velocidades aéreas apropiadas para las aproximaciones de aterrizaje; asimismo, vuelo a velocidades aéreas reducidas.	
<b>OPCION B:</b>	una velocidad aérea que produzca una indicación de advertencia de pérdida, y una velocidad aérea en la cual es posible lograr una recuperada total tras una pérdida.	
<b>OPCION C:</b>	una velocidad aérea en la cual la aeronave opera en el lado posterior de la curva de potencia, y una velocidad aérea en la cual se puede mantener el control del elevador todo hacia atrás sin pérdida posterior de control.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077201 (7031)	Practicar operaciones a velocidades indicadas reducidas sirve para que los alumnos logren	C
<b>OPCION A:</b>	volar con seguridad patrones de tráfico de aeropuerto en varias velocidades indicadas.	
<b>OPCION B:</b>	desarrollar proficiencia antes de presentarse pérdidas con potencia.	
<b>OPCION C:</b>	desarrollar sus sentidos y proficiencia en su habilidad para el uso apropiado de los controles a diferentes velocidades	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077202 (7032)	¿Cómo responde una aeronave al suscitarse una pérdida acelerada durante un viraje escarpado?	C
<b>OPCION A:</b>	El ala interior entra primero en pérdida, pues vuela a un mayor ángulo de ataque.	
<b>OPCION B:</b>	El ala exterior entra primero en pérdida, pues vuela a un mayor ángulo de ataque.	
<b>OPCION C:</b>	En un derrape, el ala alta entra primero en pérdida; en una patinada, el ala baja entra primero en pérdida; en vuelo coordinado, ambas alas entran en pérdida al mismo tiempo.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20077203 7167-1 A  
(7167) ¿Cuáles son los cuatro elementos de riesgo fundamentales en el proceso de toma de decisiones aeronáuticas (ADM) que comprende cualquier situación determinada de aviación? (-1)

- OPCION A:** Piloto, aeronave, ambiente y misión.  
**OPCION B:** Habilidad, tensión, conciencia situacional y aeronave.  
**OPCION C:** Conciencia situacional, manejo de riesgos, juicio y habilidad.  
**OPCION D:**
- 

PREG20077204 En vuelos de instrucción, un instructor debe incluir distracciones para B  
(7168) determinar si un estudiante puede

- OPCION A:** aprender a pesar de condiciones de emergencia.  
**OPCION B:** mantener el control de la aeronave mientras se desvía su atención.  
**OPCION C:** realizar maniobras empleando el método integrado de instrucción en vuelo.  
**OPCION D:**
- 

PREG20077205 ¿Qué pérdida se debe llevar a cabo durante una evaluación práctica instructor A  
(7225) en vuelo - aeronave?

- OPCION A:** Con potencia, sin potencia.  
**OPCION B:** Acelerada.  
**OPCION C:** Inminente.  
**OPCION D:**
-