

TEMA: 0708 PIC Comercial-Cáp.1-Aerodinámica

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20099715 (5017)	¿En cuáles de las siguientes maniobras se puede operar una aeronave si su categoría operacional es calificada como utilitario?	B
OPCION A:	Acrobacia limitada, sin tirabuzones.	
OPCION B:	Acrobacia limitada, con tirabuzones (si fuese aprobado).	
OPCION C:	Cualquier maniobra a excepción de acrobacia o tirabuzones.	
OPCION D:		
PREG20099716 (5151)	La relación entre toda la carga aérea impuesta sobre el ala y el peso bruto de una aeronave en vuelo es conocida como	A
OPCION A:	factor de carga carga y afecta directamente a la velocidad de pérdida.	
OPCION B:	carga de alargamiento y afecta directamente a la velocidad de pérdida.	
OPCION C:	factor de carga y no tiene relación con la velocidad de pérdida.	
OPCION D:		
PREG20099717 (5152)	El factor de carga es la sustentación generada por las alas de una aeronave en un tiempo determinado	A
OPCION A:	dividida entre el peso total de la aeronave.	
OPCION B:	multiplicada por el peso total de la aeronave.	
OPCION C:	dividida entre el peso básico vacío de la aeronave.	
OPCION D:		
PREG20099718 (5153)	Para un ángulo de banqueo determinado, en cualquier avión, el factor de carga impuesto sobre un viraje coordinado de altitud constante	A
OPCION A:	es constante y se incrementa la velocidad de pérdida.	
OPCION B:	varía en proporción al régimen de viraje.	
OPCION C:	es constante y se reduce la velocidad de pérdida.	
OPCION D:		
PREG20099719 (5154)	La carga sobre el ala de un avión durante un viraje coordinado nivelado con velocidad constante depende de	B
OPCION A:	el régimen de viraje.	
OPCION B:	el ángulo de banqueo.	
OPCION C:	la velocidad aérea verdadera.	
OPCION D:		
PREG20099720 (5155)	Al recuperarse rápido de una picada, los efectos del factor de carga harían que la velocidad de pérdida	A
OPCION A:	sea mayor.	
OPCION B:	sea menor.	
OPCION C:	no varíe.	
OPCION D:		

PREG20099721 (5156)	Si una aeronave con un peso bruto de 2,000 libras estuvo sujeta a un banqueo de altitud constante de 60°, la carga total sería	B
OPCION A:	3,000 libras.	
OPCION B:	4,000 libras.	
OPCION C:	12,000 libras.	
OPCION D:		

PREG20099722 (5157)	Al mantener un ángulo de banqueo y altitud constantes en un viraje coordinado, un incremento en la velocidad aérea	B
OPCION A:	reducirá el régimen de viraje resultante ocasionando un factor de carga menor.	
OPCION B:	reducirá el régimen de viraje sin ocasionar variación alguna en el factor de carga.	
OPCION C:	incrementará el régimen de viraje sin ocasionar variación alguna en el factor de carga.	
OPCION D:		

PREG20099723 (5158)	La definición más apropiada de sustentación en un ala es la	A
OPCION A:	fuerza que actúa en forma perpendicular al viento relativo.	
OPCION B:	presión diferencial que actúa en forma perpendicular a la cuerda del ala.	
OPCION C:	presión reducida generada por un flujo laminar sobre la curvatura superior de un perfil aerodinámico, el cual actúa en forma perpendicular a la curvatura media.	
OPCION D:		

PREG20099724 (5159)	Al mantener constante el ángulo de banqueo, si se varía el régimen de viraje, el factor de carga entonces	A
OPCION A:	permanece constante sin importar la densidad del aire y el vector de sustentación resultante.	
OPCION B:	varía dependiendo de la velocidad y la densidad del aire siempre y cuando el vector resultante de sustentación varíe en forma proporcional.	
OPCION C:	varía dependiendo del vector resultante de sustentación.	
OPCION D:		

PREG20099725 (5160)	La necesidad de reducir la velocidad de un avión a por debajo de la V_a se debe a los siguientes fenómenos meteorológicos:	B
OPCION A:	Gran altitud por densidad que incrementa la velocidad de pérdida indicada.	
OPCION B:	Turbulencia que origina un incremento en la velocidad de pérdida.	
OPCION C:	Turbulencia que origina un decrecimiento en la velocidad de pérdida.	
OPCION D:		

PREG20099726 (5161)	En teoría, si se duplica la velocidad aérea en vuelo nivelado, la resistencia parásita se	C
OPCION A:	duplica.	
OPCION B:	reduce a la mitad.	

OPCION C: cuadruplica.

OPCION D:

PREG20099727 (5162) Al reducirse la velocidad aérea en vuelo nivelado por debajo de dicha velocidad para la relación máxima de sustentación/resistencia al avance, la resistencia total al avance de un avión B

OPCION A: se reduce debido a la menor resistencia parásita.

OPCION B: es mayor debido al incremento de la resistencia inducida.

OPCION C: es mayor debido al incremento de la resistencia parásita.

OPCION D:

PREG20099728 (5163) Si se incrementa la velocidad aérea de 90 nudos a 135 nudos durante un viraje nivelado de 60° de banqueo, el factor de carga C

OPCION A: será mayor al igual que la velocidad de pérdida.

OPCION B: será menor y se incrementa la velocidad de pérdida.

OPCION C: permanece igual pero se incrementa el radio de viraje.

OPCION D:

PREG20099729 (5165) Figura 1 A la velocidad aérea representada por el punto A, en vuelo estable, el avión A

OPCION A: tiene su máxima relación entre sustentación y resistencia al avance.

OPCION B: tiene su mínima relación entre sustentación y resistencia al avance.

OPCION C: desarrolla su máximo coeficiente de sustentación.

OPCION D:

PREG20099730 (5166) Figura 1 A una velocidad aérea representada por el punto B, en vuelo estable, el piloto puede esperar que el avión desarrolle B

OPCION A: la máxima autonomía.

OPCION B: el máximo radio de acción de planeo.

OPCION C: el máximo coeficiente de sustentación.

OPCION D:

PREG20099731 (5167) ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a la variación del ángulo de ataque? B

OPCION A: Un menor ángulo de ataque incrementa la presión por debajo del ala y reduce la resistencia.

OPCION B: Un mayor ángulo de ataque incrementa la resistencia.

OPCION C: Un mayor ángulo de ataque reduce la presión por debajo del ala e incrementa la resistencia.

OPCION D:

PREG20099732 (5179) Figura 2 Elegir la afirmación correcta con respecto a las velocidades de pérdida. C

OPCION A: Las pérdidas sin potencia se suscitan a grandes velocidades aéreas con el tren de aterrizaje y los flaps abajo.

OPCION B: En un banqueo de 60°, el avión entra en pérdida a una menor velocidad aérea con el tren de aterrizaje arriba.

OPCION C: Las pérdidas con potencia se suscitan a bajas velocidades aéreas en banqueos más planos.

OPCION D:

PREG20099733 (5180) Figura 2 Elegir la afirmación correcta con respecto a velocidades de pérdida. El avión entra en pérdida A

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

OPCION B: en un banqueo de 60° sin potencia y flaps arriba a 35 nudos más que en una configuración sin potencia, flaps abajo y alas niveladas.

OPCION C: en una pérdida con potencia y banqueo de 45° a 10 nudos más que en una pérdida con alas niveladas.

OPCION D:

PREG20099734 (5181) ¿Cuál es lo correcto con respecto al uso de flaps en virajes nivelados? B

OPCION A: Al bajar los flaps, se incrementa la velocidad de pérdida.

OPCION B: Al elevar los flaps, se incrementa la velocidad de pérdida.

OPCION C: Al elevar los flaps, se requiere presión adicional hacia adelante sobre el timón de mandos.

OPCION D:

PREG20099735 (5182) Una de las funciones principales de los flaps durante la aproximación y el aterrizaje consiste en B

OPCION A: reducir el ángulo de descenso sin incrementar la velocidad aérea.

OPCION B: producir la misma cantidad de sustentación a una menor velocidad aérea.

OPCION C: reducir la sustentación; logrando por tanto que se realice una aproximación más escarpada que la normal.

OPCION D:

PREG20099736 (5192) Para incrementar el régimen de viraje y, al mismo tiempo, reducir el radio de viraje, un piloto debe C

OPCION A: mantener el banqueo y reducir la velocidad aérea.

OPCION B: hacer más pronunciado el banqueo e incrementar la velocidad aérea.

OPCION C: hacer más pronunciado el banqueo y reducir la velocidad aérea.

OPCION D:

PREG20099739 (5195) Para mantener altitud en un viraje, se debe incrementar el ángulo de ataque para compensar la reducción en B

OPCION A: las fuerzas opuestas al componente resultante de resistencia al avance.

OPCION B: el componente vertical de sustentación.

OPCION C: el componente horizontal de sustentación.

OPCION D:

PREG20099740 (5196)	La velocidad de pérdida se ve afectada por	A
OPCION A:	peso, el factor de carga y la potencia.	
OPCION B:	factor de carga, el ángulo de ataque y la potencia.	
OPCION C:	ángulo de ataque, el peso y la densidad del aire.	
OPCION D:		

PREG20099737 (5193)	¿Cuál es la afirmación correcta con respecto al régimen y radio de viraje para un avión que vuela en un viraje coordinado a una altitud constante?	A
OPCION A:	Para un ángulo de banqueo y velocidad aérea específicos, el régimen y radio de viraje no varían.	
OPCION B:	Para mantener un régimen estable de viraje, el ángulo de banqueo debe ser mayor y la velocidad aérea debe ser menor.	
OPCION C:	Mientras más rápida sea la velocidad aérea verdadera, más rápido será el régimen de viraje y más grande el radio de viraje sin importar el ángulo de banqueo.	
OPCION D:		

PREG20099738 (5194)	¿Por qué es necesario incrementar la contrapresión del elevador para mantener altitud en un viraje? Para compensar	A
OPCION A:	la pérdida del componente vertical de sustentación.	
OPCION B:	la pérdida del componente horizontal de sustentación y el incremento en la fuerza centrífuga.	
OPCION C:	la deflexión del timón de dirección y una ligera oposición del alerón en todo el viraje.	
OPCION D:		

PREG20099741 (5197)	En comparación con otras formas alares, un ala rectangular posee una tendencia a entrar en pérdida primero en	B
OPCION A:	la punta de ala, teniendo el avance de la pérdida hacia la raíz del ala.	
OPCION B:	la raíz del ala, teniendo el avance de la pérdida hacia la punta del ala.	
OPCION C:	el borde de salida central, teniendo el avance de la pérdida hacia afuera de la raíz y punta de ala.	
OPCION D:		

PREG20099742 (5198)	Al cambiar el ángulo de ataque de un ala, el piloto puede controlar	A
OPCION A:	la sustentación, la velocidad aérea y la resistencia al avance de la aeronave.	
OPCION B:	la sustentación, la velocidad aérea y el centro de gravedad de la aeronave.	
OPCION C:	la sustentación y la velocidad aérea pero no la resistencia al avance de la aeronave.	
OPCION D:		

PREG20099743 (5199)	El ángulo de ataque de un ala controla	C
OPCION A:	el ángulo de incidencia del ala.	
OPCION B:	la cantidad de flujo de aire por encima del ala y por debajo de la misma.	

OPCION C: la distribución de presiones que actúan sobre el ala.

OPCION D:

PREG20099744 (5200) En teoría, si el ángulo de ataque y otros factores permanecen constantes y se duplica la velocidad aérea, la sustentación producida a una mayor velocidad será C

OPCION A: la misma que a una menor velocidad.

OPCION B: dos veces mayor a una menor velocidad.

OPCION C: cuatro veces mayor a una menor velocidad.

OPCION D:

PREG20099745 (5201) Se diseña el ala de una aeronave para que produzca sustentación generada por una diferencia entre C

OPCION A: la presión de aire negativa por debajo de la superficie alar y un vacío sobre dicha superficie.

OPCION B: el vacío por debajo de la superficie alar y una mayor presión de aire sobre dicha superficie.

OPCION C: la mayor presión de aire por debajo de la superficie alar y la menor presión de aire por encima de la mencionada superficie.

OPCION D:

PREG20099746 (5202) En un ala, la fuerza de sustentación actúa en forma perpendicular a cuál de las alternativas a continuación; asimismo, la fuerza de la resistencia actúa en forma paralela a cuál de las siguientes alternativas. B

OPCION A: La línea de cuerda.

OPCION B: La trayectoria de vuelo.

OPCION C: El eje longitudinal.

OPCION D:

PREG20099747 (5203) ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a las fuerzas opuestas que actúan sobre un avión en vuelo recto y nivelado? A

OPCION A: Dichas fuerzas son equivalentes.

OPCION B: El empuje es mayor que la resistencia al avance y el peso y la sustentación son equivalentes.

OPCION C: El empuje es mayor que la resistencia al avance y la sustentación es mayor que el peso.

OPCION D:

PREG20099748 (5204) El ángulo de ataque, al cual un perfil alar entra en pérdida, permanece constante sin importar A

OPCION A: el peso, la presión dinámica, el ángulo de banqueo o la actitud de cabeceo.

OPCION B: la presión dinámica pero varía en proporción al peso, al ángulo de banqueo y a la actitud de cabeceo.

OPCION C: el peso y la actitud de cabeceo pero varía en proporción a la presión dinámica y al ángulo de banqueo.

OPCION D:

PREG20099749 (5205)	En aviones pequeños, la recuperada normal de tirabuzones puede ser difícil si	B
OPCION A:	el centro de gravedad está muy hacia atrás y la rotación es alrededor del eje longitudinal.	
OPCION B:	el centro de gravedad está muy hacia atrás y la rotación es alrededor del mismo centro de gravedad.	
OPCION C:	se ingresa a un tirabuzón antes de desarrollarse por completo una pérdida.	
OPCION D:		

PREG20099750 (5206)	Recuperarse de una pérdida en cualquier avión es más difícil cuando su	A
OPCION A:	centro de gravedad se mueve hacia atrás.	
OPCION B:	centro de gravedad se mueve hacia delante.	
OPCION C:	compensador de elevador es ajustado nariz abajo.	
OPCION D:		

PREG20099751 (5207)	Si un avión tiene carga hacia atrás del rango del centro de gravedad, presentará una tendencia a ser inestable alrededor de su	B
OPCION A:	eje vertical.	
OPCION B:	eje lateral.	
OPCION C:	eje longitudinal.	
OPCION D:		

PREG20099752 (5209)	Un avión que sale del efecto suelo	B
OPCION A:	experimentará una reducción en la fricción del suelo y necesitará una ligera reducción en la potencia.	
OPCION B:	experimentará un incremento en la resistencia inducida y necesitará mayor empuje.	
OPCION C:	necesitará un menor ángulo de ataque para mantener el mismo coeficiente de sustentación.	
OPCION D:		

PREG20099753 (5210)	¿Qué acción sería necesaria para mantener altitud si se incrementa la velocidad aérea en un viraje nivelado? El ángulo de ataque	C
OPCION A:	y el ángulo de banqueo deben ser menores.	
OPCION B:	debe ser mayor o el ángulo de banqueo debe ser menor.	
OPCION C:	debe ser menor o el ángulo de banqueo debe ser mayor.	
OPCION D:		

PREG20099754 (5211)	La velocidad de pérdida de un avión se ve afectada mayormente por	C
OPCION A:	los cambios en la densidad del aire.	
OPCION B:	las variaciones en la altitud de vuelo.	
OPCION C:	las variaciones en la carga sobre el avión.	
OPCION D:		

PREG20099755 (5212)	Un avión entrará en pérdida con	A
OPCION A:	el mismo ángulo de ataque sin importar la posición con relación al horizonte.	
OPCION B:	la misma velocidad aérea sin importar la posición con relación al horizonte.	
OPCION C:	el mismo ángulo de ataque y posición con relación al horizonte.	
OPCION D:		

PREG20099756 (5213)	Figura 3 ¿Cuánta altitud pierde un avión en una milla si planea a un ángulo de ataque de 10°?	B
OPCION A:	240 pies.	
OPCION B:	480 pies.	
OPCION C:	960 pies.	
OPCION D:		

PREG20099757 (5214)	Figura 3 ¿Cuánta altitud pierde un avión en 3 millas de planeo a un ángulo de ataque de 8°?	C
OPCION A:	440 pies.	
OPCION B:	880 pies.	
OPCION C:	1,320 pies.	
OPCION D:		

PREG20099758 (5215)	Figura 3 La relación entre sustentación y resistencia al avance a un ángulo de ataque de 2° es aproximadamente la misma a la relación entre sustentación y resistencia al avance para un	C
OPCION A:	ángulo de ataque de 9.75°.	
OPCION B:	ángulo de ataque de 10.5°.	
OPCION C:	ángulo de ataque de 16.5°.	
OPCION D:		

PREG20099759 (5216)	Si en el efecto suelo se mantiene el mismo ángulo de ataque que fuera de dicho fenómeno, la sustentación	A
OPCION A:	será mayor y la resistencia inducida será menor.	
OPCION B:	será menor y la resistencia parásita será mayor.	
OPCION C:	será mayor y la resistencia inducida también.	
OPCION D:		

PREG20099760 (5217)	¿Cuál performance es característica de vuelo a una máxima relación entre sustentación y resistencia al avance en un avión accionado por hélice?	B
OPCION A:	Máxima ganancia de altitud sobre una distancia determinada.	
OPCION B:	Máximo radio de acción y máxima distancia de planeo.	
OPCION C:	Máximo coeficiente de sustentación y mínimo coeficiente de resistencia al avance.	

OPCION D:

PREG20099761 (5218) ¿Cuál es lo correcto con respecto a las fuerzas que actúan sobre una aeronave en un descenso estable? La suma de todas las fuerzas hacia arriba es menor a la suma de todas las fuerzas hacia abajo. C

OPCION A: las fuerzas hacia atrás es mayor a la suma de todas las fuerzas hacia adelante.

OPCION B: las fuerzas hacia adelante es equivalente a la suma de todas las fuerzas hacia atrás.

OPCION C: las fuerzas hacia atrás es equivalente a la suma de todas las fuerzas hacia adelante.

OPCION D:

PREG20099762 (5219) ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a la fuerza de sustentación en vuelo estable sin aceleración? B

OPCION A: A menores velocidades aéreas, el ángulo de ataque debe ser menor a fin de generar la suficiente sustentación para mantener altitud.

OPCION B: Es necesaria una correspondiente velocidad aérea indicada para cada ángulo de ataque a fin de generar la suficiente sustentación para mantener altitud.

OPCION C: Un perfil aerodinámico siempre entrará en pérdida a la misma velocidad aérea indicada; por ello, al incrementarse el peso, será necesario una mayor velocidad a fin de generar la suficiente sustentación para mantener altitud.

OPCION D:

PREG20099763 (5220) Durante la transición desde vuelo recto y nivelado hasta el ascenso, el ángulo de ataque es mayor y la sustentación de ataque es mayor y la sustentación C

OPCION A: se reduce momentáneamente.

OPCION B: permanece invariable.

OPCION C: se incrementa momentáneamente.

OPCION D:

PREG20099764 (5221) Figura 4 ¿Cuál es la velocidad de pérdida de un avión sujeto a un factor de carga de 2 gravedades si la velocidad de pérdida sin aceleración es de 60 nudos? C

OPCION A: 66 nudos.

OPCION B: 74 nudos.

OPCION C: 84 nudos.

OPCION D:

PREG20099765 (5222) Figura 4 ¿Qué incremento habría en el factor de carga si el ángulo de banqueo fuese objeto de un incremento de 60° a 80°? C

OPCION A: 3 gravedades.

OPCION B: 3.5 gravedades.

OPCION C: 4 gravedades.

OPCION D:

PREG20099766 (5223) Para generar la misma cantidad de sustentación al incrementarse la altitud, se debe volar un avión a C

OPCION A: la misma velocidad aérea verdadera sin importar el ángulo de ataque.

- OPCION B:** una menor velocidad aérea verdadera y mayor ángulo de ataque.
OPCION C: una mayor velocidad aérea verdadera para cualquier ángulo de ataque determinado.
OPCION D:
-

PREG20099767 (5224) Para producir la misma sustentación que se suscita en el efecto suelo, el avión requiere fuera del mismo A

- OPCION A:** un menor ángulo de ataque.
OPCION B: el mismo ángulo de ataque.
OPCION C: un mayor ángulo de ataque.
OPCION D:
-

PREG20099768 (5225) Al incrementar el ángulo de banqueo, el componente vertical de sustentación es menor y el componente horizontal de sustentación es mayor. A

- OPCION A:** es menor y el componente horizontal de sustentación es mayor.
OPCION B: es mayor y el componente horizontal de sustentación es menor.
OPCION C: es menor y el componente horizontal de sustentación permanece constante.
OPCION D:
-

PREG20099769 (5226) Si la actitud del avión permanece en una nueva posición tras presionar el control del elevador hacia adelante y liberarlo, el avión presenta A

- OPCION A:** estabilidad estática longitudinal neutra.
OPCION B: estabilidad estática longitudinal positiva.
OPCION C: estabilidad dinámica longitudinal neutra.
OPCION D:
-

PREG20099770 (5227) Se puede identificar la inestabilidad dinámica longitudinal de un avión mediante B

- OPCION A:** oscilaciones de banqueo que se tornan más escarpadas paulatinamente.
OPCION B: oscilaciones de cabeceo que se tornan más escarpadas paulatinamente.
OPCION C: oscilaciones de alabeo trilatitudinales que se tornan más escarpadas paulatinamente.
OPCION D:
-

PREG20099771 (5228) La estabilidad longitudinal implica el movimiento del avión controlado por su B

- OPCION A:** timón de dirección.
OPCION B: elevador.
OPCION C: alerones.
OPCION D:
-

PREG20099772 (5229) ¿Qué cambios se tiene que realizar en el control longitudinal de un avión para mantener altitud mientras se reduce la velocidad aérea? B

- OPCION A:** Incrementar el ángulo de ataque para producir más sustentación que resistencia al avance.

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

OPCION C: Reducir el ángulo de ataque para compensar el incremento de resistencia al avance.

OPCION D:

PREG20099773 (5230) Si la actitud del avión tiende inicialmente a retornar a su punto original tras presionar el control del elevador hacia adelante y liberarlo, el avión presenta **B**

OPCION A: estabilidad dinámica positiva.

OPCION B: estabilidad estática positiva.

OPCION C: estabilidad dinámica neutra.

OPCION D:

PREG20099774 (5231) Figura 5 La línea horizontal punteada desde el punto C hasta el punto E representa al **B**

OPCION A: factor de carga extrema.

OPCION B: factor de carga límite positivo.

OPCION C: rango de velocidad aérea para operaciones normales.

OPCION D:

PREG20099775 (5232) Figura 5 La línea vertical desde el punto E hasta el punto F tiene su representación en el indicador de velocidad aérea mediante **A**

OPCION A: el límite superior del arco amarillo.

OPCION B: el límite superior del arco verde.

OPCION C: la línea radial azul.

OPCION D:

PREG20099776 (5238) Una hélice que gira hacia la derecha, vista desde atrás, crea una corriente deslizante en espiral que tiende a hacer girar el avión hacia **B**

OPCION A: la derecha alrededor del eje vertical y hacia la izquierda alrededor del eje longitudinal.

OPCION B: la izquierda alrededor del eje vertical y hacia la derecha alrededor del eje longitudinal.

OPCION C: la izquierda alrededor del eje vertical y hacia la izquierda alrededor del eje longitudinal.

OPCION D:

PREG20099777 (5505) ¿Qué factor de rango máximo se reduce con un menor peso? **B**

OPCION A: Altitud.

OPCION B: Velocidad aérea.

OPCION C: Ángulo de ataque.

OPCION D:

PREG20099778 (5750) Elegir la afirmación correcta con respecto al rebufo. **B**

-
- OPCION A:** La generación del vórtice empieza al inicio de la carrera de despegue.
OPCION B: El peligro principal es la pérdida de control debido al alabeo inducido.
OPCION C: Se produce la mayor resistencia al vórtice si la aeronave resultante está pesada, retractada y rápida.
OPCION D:
-

- PREG20099779 (5751) Durante un despegue realizado detrás de un avión grande a reacción, el piloto puede minimizar el peligro de vórtices de punta de ala A
- OPCION A:** estando en el aire antes de alcanzar la trayectoria de vuelo del avión a reacción hasta encontrarse en condiciones de virar fuera de su rebufo.
OPCION B: manteniendo velocidad adicional en el despegue y el inicio del ascenso.
OPCION C: extendiendo la carrera de despegue y no efectuando la rotación hasta encontrarse bastante lejos del punto de rotación del avión a reacción.
OPCION D:
-

- PREG20099780 (5752) ¿Qué procedimiento debe seguir para evitar el rebufo si un avión grande a reacción cruza su curso de izquierda a derecha a aproximadamente 1 milla hacia adelante y a su altitud? A
- OPCION A:** Cerciorarse de estar ligeramente por encima de la trayectoria de la aeronave a reacción.
OPCION B: Reducir a Va su velocidad aérea y mantener altitud y curso.
OPCION C: Cerciorarse de estar ligeramente por encima de la trayectoria de la aeronave a reacción y en perpendicular al curso.
OPCION D:
-

- PREG20099781 (5753) ¿En qué punto de la pista debe planear poder elevarse para evitar el posible rebufo proveniente de una aeronave grande a reacción que acaba de aterrizar antes de su despegue? A
- OPCION A:** Pasando el punto donde la aeronave a reacción hace el contacto de aterrizaje.
OPCION B: En el punto donde la aeronave a reacción hace el contacto de aterrizaje o justo antes de dicho punto.
OPCION C: Aproximadamente a 500 pies antes del punto donde el avión a reacción hizo el impacto de aterrizaje.
OPCION D:
-

- PREG20099782 (5754) ¿Qué procedimiento debe seguir para evitar el vórtice al aterrizar detrás de un avión grande? A
- OPCION A:** Permanecer por encima de su trayectoria de vuelo de aproximación final toda la ruta hasta el impacto de aterrizaje.
OPCION B: Permanecer por debajo de su trayectoria de vuelo de aproximación final y hacia un lado de la misma.
OPCION C: Permanecer bien por debajo de su trayectoria de vuelo de aproximación final y aterrizar como mínimo 2,000 pies detrás.
OPCION D:
-

