

TEMA: 0710 PIC Comercial-Cáp.3-Instrumentos de vuelo

| COD_PREG: | PREGUNTA: | RPTA: |
|------------------|---|--------------|
| PREG20099817 | ¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de pérdida o la velocidad mínima de vuelo estable en una configuración específica? | B |
| OPCION A: | Vs. | |
| OPCION B: | Vs1. | |
| OPCION C: | Vs0. | |
| OPCION D: | | |
| PREG20099818 | ¿Cuál es el símbolo correcto para la velocidad de pérdida o la velocidad mínima de control de la aeronave? | A |
| OPCION A: | Vs. | |
| OPCION B: | Vs1. | |
| OPCION C: | Vso. | |
| OPCION D: | | |
| PREG20099819 | 5015-1 Se define la Vf como: | A |
| OPCION A: | Velocidad de diseño de flap. | |
| OPCION B: | Velocidad operacional de flap. | |
| OPCION C: | Velocidad máxima con flap extendido. | |
| OPCION D: | | |
| PREG20099820 | Se define la Vle como: | A |
| OPCION A: | Velocidad máxima con tren de aterrizaje extendido. | |
| OPCION B: | Velocidad máxima operacional de tren de aterrizaje. | |
| OPCION C: | Velocidad máxima con flaps de borde de ataque extendidos. | |
| OPCION D: | | |
| PREG20099821 | ¿Qué ajuste de altímetro se requiere al operar una aeronave a 18,000 pies MSL? | B |
| OPCION A: | El ajuste reportado del altímetro que haya en ese momento en un estación a lo largo de la ruta. | |
| OPCION B: | 29.92 pulg. de Hg. | |
| OPCION C: | El ajuste del altímetro en el aeropuerto de salida o destino. | |
| OPCION D: | | |
| PREG20099822 | ¿Qué velocidad aérea no podría identificar un piloto mediante el código de colores de un indicador de VAI? | C |
| OPCION A: | La velocidad de nunca exceder. | |
| OPCION B: | La velocidad de pérdida sin potencia. | |
| OPCION C: | La velocidad de maniobra. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|---|---|
| PREG20099823 | ¿Qué afirmación es la correcta con respecto a la desviación magnética de una brújula? La desviación | B |
| OPCION A: | varía sobre el tiempo en tanto se eleva la línea agónica. | |
| OPCION B: | varía para diferentes rumbos de la misma aeronave. | |
| OPCION C: | es la misma para todas las aeronaves en la misma posición. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|---|---|
| PREG20099824 | Nombrar los cuatro conceptos principales involucrados en la maniobrabilidad de una aeronave | C |
| OPCION A: | Potencia, cabeceo, banqueo y compensación. | |
| OPCION B: | Empuje, sustentación, virajes y planeos. | |
| OPCION C: | Vuelo recto y nivelado, virajes, ascensos y descensos. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|--|---|
| PREG20099825 | Figura 5 La línea vertical desde el punto D al punto G es representada en el indicador de velocidad aérea por el límite de velocidad máxima del | A |
| OPCION A: | arco verde. | |
| OPCION B: | arco amarillo. | |
| OPCION C: | arco blanco. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|---|---|
| PREG20099826 | ¿Cuál es la diferencia operacional entre el coordinador de viraje y el indicador de viraje y derrape? El primero | C |
| OPCION A: | siempre es eléctrico; el otro es accionado siempre por vacío. | |
| OPCION B: | indica sólo un ángulo de banqueo; el otro indica el régimen de viraje y la coordinación. | |
| OPCION C: | indica el régimen de banqueo, régimen de viraje y coordinación; el otro indica el régimen de viraje y coordinación. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|--|---|
| PREG20099827 | ¿Cuál es la ventaja de un coordinador de viraje eléctrico si la aeronave posee un sistema de vacío para otros instrumentos giroscópicos? | A |
| OPCION A: | Es uno de reserva en caso de una falla del sistema de vacío. | |
| OPCION B: | Es más confiable que los indicadores accionados por vacío. | |
| OPCION C: | No vibra como los indicadores de viraje accionados por vacío. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|---|---|
| PREG20099828 | ¿Cuánto tiempo se necesitaría para efectuar un viraje de 360° si se mantiene un viraje de régimen estándar? | B |
| OPCION A: | 1 minuto. | |
| OPCION B: | 2 minutos. | |
| OPCION C: | 3 minutos. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|---|---|
| PREG20099829 | La mejor forma de describir la velocidad aérea calibrada es decir que se trata de la velocidad aérea indicada corregida por | A |
| OPCION A: | error de instalación e instrumento. | |
| OPCION B: | error de instrumento. | |
| OPCION C: | temperatura no estándar. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|--|---|
| PREG20099830 | La mejor manera de describir la velocidad aérea verdadera es decir que se trata de velocidad aérea calibrada corregida por | C |
| OPCION A: | error de instalación o instrumento. | |
| OPCION B: | temperatura no estándar. | |
| OPCION C: | altitud y temperatura no estándar. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|--|---|
| PREG20099831 | ¿Por qué se debe evitar las velocidades de vuelo por encima de Vne? | B |
| OPCION A: | La resistencia excesiva inducida ocasiona fallas estructurales. | |
| OPCION B: | Se puede exceder los factores de carga límite de diseño si se encuentra ráfagas. | |
| OPCION C: | La efectividad en el control se ve imposibilitada de tal manera que no se puede controlar la aeronave. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|---|---|
| PREG20099832 | La velocidad máxima estructural de crucero es la velocidad máxima en la cual se puede operar una aeronave durante | B |
| OPCION A: | maniobras abruptas. | |
| OPCION B: | operaciones normales. | |
| OPCION C: | vuelo en aire suave. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|--|---|
| PREG20099833 | Un piloto ingresa a un área en la cual se ha reportado turbulencia tipo CAT. ¿Qué acción es la apropiada al encontrar dicha condición? | B |
| OPCION A: | Mantener la altitud y la velocidad aérea. | |
| OPCION B: | Regular la velocidad aérea a la recomendada para aire turbulento. | |
| OPCION C: | Ingresar a un ascenso o descender a velocidad de maniobra. | |
| OPCION D: | | |

| | | |
|------------------|--|---|
| PREG20099834 | Si en vuelo se encuentra turbulencia severa, el piloto debe reducir la velocidad aérea a | B |
| OPCION A: | velocidad mínima de control. | |
| OPCION B: | velocidad de maniobra. | |
| OPCION C: | velocidad máxima estructural de crucero. | |
| OPCION D: | | |

- PREG20099835 Para determinar la altitud presión antes del despegue, se debe ajustar el altímetro a **B**
- OPCION A:** el ajuste del altímetro que haya en ese momento.
- OPCION B:** 29.92 pulg. de Hg y observar su indicación.
- OPCION C:** la elevación del campo y observar la lectura de presión en su ventana de ajuste.
- OPCION D:**
-

- PREG20099836 ¿Cuál es la mejor técnica para minimizar el factor de carga alar al volar en turbulencia severa? **C**
- OPCION A:** Variar los ajustes de potencia, según sea necesario, para mantener velocidad aérea constante.
- OPCION B:** Controlar la velocidad aérea con potencia, mantener las alas niveladas y aceptar variaciones de altitud.
- OPCION C:** Fijar potencia y compensar para obtener una velocidad aérea a velocidad de maniobra o por debajo de la misma, mantener las alas niveladas y aceptar variaciones de velocidad aérea y altitud.
- OPCION D:**
-