

TEMA: 0810 CFI- INSTRUMENTOS DE VUELO

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20102558 (4873)	Si un avión se encuentra en una actitud inusual de vuelo y el indicador de actitud ha excedido sus límites, ¿en qué instrumentos se debe confiar para determinar la actitud de cabeceo antes de iniciar la recuperada?	A
OPCION A:	Indicador de viraje y VSI.	
OPCION B:	Velocidad aérea y altímetro.	
OPCION C:	VSI y velocidad aérea para detectar la aproximación a Vs1 o Vm0.	
OPCION D:		
PREG20102536 (4089)	¿Bajo qué condiciones tienen el mismo valor la altitud de presión y la altitud de densidad?	A
OPCION A:	A temperatura estándar.	
OPCION B:	Cuando el valor prestablecido del altímetro es 29.92 pulg. de Hg.	
OPCION C:	Al estar indicadas y cuando las altitudes de presión tienen el mismo valor que en el altímetro.	
OPCION D:		
PREG20102537 (4110)	¿Cuál de los siguientes define el tipo de altitud empleado al mantener FL210?	B
OPCION A:	Indicada.	
OPCION B:	De presión.	
OPCION C:	Calibrada.	
OPCION D:		
PREG20102535 (4056)	Durante el rodaje, chequea los instrumentos de vuelo y encuentra que el Indicador de Velocidad Vertical (VSI) indica un descenso de 100 pies por minuto. En dicho caso:	B
OPCION A:	Debe retornar al área de parqueo y corregir el instrumento mediante un técnico de instrumentos poseedor de licencia.	
OPCION B:	Puede despegar y utilizar el descenso de 100 pies con la indicación cero.	
OPCION C:	No puede despegar hasta que el instrumento sea corregido ya sea por un piloto o por un mecánico.	
OPCION D:		
PREG20102538 (4444)	¿Cuál es el procedimiento para seleccionar el valor del altímetro si se le ha asignado una altitud IFR de 18,000 pies o más en un vuelo directo fuera de las aerovías?	C
OPCION A:	Antes del despegue, establecer un valor de 29.92" de Hg en el altímetro.	
OPCION B:	Establecer el valor prestablecido local del altímetro hasta llegar a la altitud asignada, luego establecer un valor de 29.92" de Hg.	
OPCION C:	Establecer el valor prestablecido reportado vigente del altímetro para el climbout y un valor de 29.92" de Hg al llegar a 18,000 pies.	
OPCION D:		

PREG20102539 (4477)	¿Cómo puede obtener la altitud de presión en vuelos por debajo de 18,000 pies?	A
OPCION A:	Fijar el altímetro a 29.92 pulg. de Hg.	
OPCION B:	Utilizar su computadora a fin de variar la altitud indicada a la altitud de presión.	
OPCION C:	Tener contacto con un FSS y pedir la altitud de presión.	
OPCION D:		

PREG20102540 (4478)	¿Cómo puede determinar la altitud de presión en un aeropuerto sin torre o FSS?	A
OPCION A:	Fijar el altímetro a 29.92 pulg. de Hg y leer la altitud indicada.	
OPCION B:	Ajustar el altímetro de acuerdo al valor preestablecido vigente de una estación ubicada dentro de 100 millas y corregir dicha altitud indicada según la temperatura local.	
OPCION C:	Utilizar su computadora y corregir la temperatura de elevación del campo.	
OPCION D:		

PREG20102541 (4479)	¿Qué altitud se indica cuando se ha seleccionado el altímetro a 29.92" de Hg?	B
OPCION A:	De densidad.	
OPCION B:	De presión.	
OPCION C:	La estándar.	
OPCION D:		

PREG20102542 (4480)	Si sale de un aeropuerto donde no puede obtener un valor preestablecido del altímetro, debe establecer su altímetro en un valor de	C
OPCION A:	29.92" de Hg.	
OPCION B:	acuerdo a la presión barométrica vigente del aeropuerto, ne caso de conocerla.	
OPCION C:	acuerdo a la elevación del aeropuerto.	
OPCION D:		

PREG20102543 (4482)	¿Cómo suele un piloto obtener la fijación vigente del altímetro en un vuelo IFR en el espacio aéreo de Clase E por debajo de 18,000 pies?	C
OPCION A:	El piloto debe contactar a la estación CORPAC como mínimo cada 100 millas náuticas y solicitar la fijación del altímetro.	
OPCION B:	Las estaciones CORPAC a lo largo de toda la ruta emiten la información meteorológica a los 15 minutos pasados la hora.	
OPCION C:	El ATC informa periódicamente al piloto sobre la fijación correcta del altímetro. ATIS	
OPCION D:		

PREG20102544 (4745)	El régimen de descenso necesario para permanecer en la senda de planeo de ILS	C
OPCION A:	debe ser mayor si se reduce la velocidad en el terreno.	
OPCION B:	permanece constante si la velocidad aérea permanece constante.	
OPCION C:	debe ser menor si se reduce la velocidad en el terreno.	

OPCION D:

PREG20102545 (4748) Para permanecer en la senda de planeo del ILS, el régimen de descenso debe ser: C

OPCION A: Menor si se incrementa la velocidad aérea indicada.

OPCION B: Menor si se incrementa la velocidad sobre el terreno.

OPCION C: Mayor si se incrementa la velocidad sobre el terreno.

OPCION D:

PREG20102546 (4831) ¿Qué indicación se debe observar en un coordinador de viraje durante un viraje hacia la izquierda mientras se efectúa el rodaje? B

OPCION A: El avión en miniatura indica un viraje hacia la izquierda y la bola permanece en el centro.

OPCION B: El avión en miniatura indica un viraje hacia la izquierda y la bola se mueve hacia la derecha.

OPCION C: Tanto el avión en miniatura como la bola permanecen en el centro.

OPCION D:

PREG20102547 (4832) El indicador giroscópico de rumbo está inoperativo. ¿Cuál es el instrumento de rumbo primario en un vuelo recto y nivelado sin aceleración? A

OPCION A: Compás magnético.

OPCION B: Indicador de posición.

OPCION C: Avión en miniatura del coordinador de viraje.

OPCION D:

PREG20102548 (4836) ¿Qué instrumentos se considera como instrumentos de apoyo durante un ascenso recto y estabilizado a régimen constante? A

OPCION A: Indicador de actitud, indicador de rumbo y medidor de presión de manifold o tacómetro.

OPCION B: Indicador de actitud para cabeceo y banqueo; indicador de velocidad aérea para la potencia.

OPCION C: Velocidad vertical, indicador de actitud y medidor de presión de manifold o tacómetro.

OPCION D:

PREG20102549 (4837) ¿Qué instrumentos son primordiales para el ascenso, banqueo y potencia, respectivamente, al realizar una transición hacia un ascenso de velocidad aérea constante desde un vuelo recto y nivelado? A

OPCION A: Indicador de posición, indicador de curso y manómetro o tacómetro de presión del múltiple.

OPCION B: Indicador de posición tanto para el cabeceo como para el banqueo; indicador de velocidad aérea para la potencia.

OPCION C: Velocidad vertical, indicador de posición así como presión o tacómetro del múltiple.

OPCION D:

PREG20102550 (4839)	¿Qué muestra directamente la aeronave en miniatura del coordinador de viraje?	A
OPCION A:	Régimen de alabeo y régimen de viraje.	
OPCION B:	Ángulo de banqueo y régimen de viraje.	
OPCION C:	Ángulo de banqueo.	
OPCION D:		

PREG20102551 (4847)	¿Qué indicaciones muestra la aeronave en miniatura de un coordinador de viraje?	A
OPCION A:	Régimen de alabeo y régimen de viraje.	
OPCION B:	Indicación directa de ángulo de banqueo y actitud de cabeceo.	
OPCION C:	Indicación indirecta de ángulo de banqueo y actitud de cabeceo.	
OPCION D:		

PREG20102552 (4850)	¿Cuál es el instrumento primario de cabeceo al establecer un viraje de régimen estándar de altitud constante?	A
OPCION A:	Altímetro.	
OPCION B:	VSI.	
OPCION C:	Indicador de velocidad aérea.	
OPCION D:		

PREG20102553 (4855)	¿Cuáles son las tres pericias fundamentales del vuelo instrumental de actitud?	B
OPCION A:	Interpretación de los instrumentos, aplicación de compensación y control de la aeronave.	
OPCION B:	Chequeo cruzado, interpretación de los instrumentos y control de la aeronave.	
OPCION C:	Chequeo cruzado, énfasis y control de la aeronave.	
OPCION D:		

PREG20102554 (4859)	¿Cuál es la tercera pericia fundamental en el vuelo instrumental de posición?	C
OPCION A:	Chequeo cruzado de instrumentos.	
OPCION B:	Control de potencia.	
OPCION C:	Control de la aeronave.	
OPCION D:		

PREG20102555 (4862)	¿Cuál es la primera pericia fundamental en el vuelo instrumental de actitud?	B
OPCION A:	Control de la aeronave.	
OPCION B:	Chequeo cruzado de los instrumentos.	
OPCION C:	Interpretación de los instrumentos.	
OPCION D:		

PREG20102556 (4869)	¿Qué instrumentos (además del indicador de actitud) son de cabeceo?	C
------------------------	---	---

-
- OPCION A:** Altímetro y velocidad aérea solamente.
OPCION B: Altímetro y VSI solamente.
OPCION C: Altímetro, indicador de velocidad aérea e indicador de velocidad vertical.
OPCION D:
-

PREG20102557 (4871) ¿Qué instrumento suministra la información más relevante (primaria) para el control del cabeceo en vuelo recto y nivelado? C

- OPCION A:** Indicador de actitud.
OPCION B: Indicador de velocidad aérea.
OPCION C: Altímetro.
OPCION D:
-

PREG20102559 (4875) ¿Cuál es la secuencia correcta para recuperarse de una actitud inusual de vuelo, en espiral, nariz baja y con incremento de velocidad aérea? B

- OPCION A:** Incrementar la actitud de cabeceo, reducir potencia y nivelar las alas.
OPCION B: Reducir potencia, corregir la actitud de banqueo y elevar la nariz a una actitud nivelada.
OPCION C: Reducir potencia, elevar la nariz a una actitud nivelada y corregir la actitud de banqueo.
OPCION D:
-

PREG20102560 (4880) ¿Cómo debe realizar el prevuelo del altímetro antes de un vuelo IFR? C

- OPCION A:** Fijar el altímetro a la temperatura vigente. Con la temperatura vigente y la indicación del altímetro, determinar la altitud calibrada para compararla con la elevación del campo.
OPCION B: Fijar el altímetro primero a 29.92" de Hg y luego a la fijación vigente del altímetro. La variación de altitud debe corresponder a la variación de fijación.
OPCION C: Fijar el altímetro a la fijación vigente del altímetro. La indicación debe estar dentro de 75 pies de la elevación real de precisión aceptable.
OPCION D:
-

PREG20102561 (4884) ¿Qué instrumento indica la calidad de un viraje? C

- OPCION A:** El indicador de actitud.
OPCION B: El indicador de rumbo o la brújula magnética.
OPCION C: La bola del coordinador de viraje.
OPCION D:
-

PREG20102562 (4889) ¿Qué origina el error de viraje al norte en una brújula magnética? C

- OPCION A:** La fuerza Coriolis en las latitudes intermedias.
OPCION B: La fuerza centrífuga que actúa sobre la carátula de la brújula.
OPCION C: La característica de inclinación magnética.
OPCION D:
-

PREG20102563 (4895)	¿Cuanto tardaría para virar a 360° si se mantiene un viraje de medio régimen estándar?	C
OPCION A:	1 minuto.	
OPCION B:	2 minutos.	
OPCION C:	4 minutos.	
OPCION D:		

PREG20102564 (4896)	¿Cuanto tardaría para virar a 180° si se mantiene un viraje de régimen estándar?	A
OPCION A:	1 minuto.	
OPCION B:	2 minutos.	
OPCION C:	4 minutos.	
OPCION D:		

PREG20102565 (4901)	Si se realiza un viraje escarpado de 180° hacia la derecha y la aeronave sale del viraje hacia un vuelo recto y nivelado por referencia visual, el avión en miniatura:	A
OPCION A:	Indicará un ligero ascenso y un viraje hacia la izquierda.	
OPCION B:	Indicará un ligero ascenso y un viraje hacia la derecha.	
OPCION C:	Indicará un ligero deslizamiento y un ascenso hacia la derecha.	
OPCION D:		

PREG20102566 (4903)	¿Cuánto tiempo se requiere para virar hacia la derecha desde un rumbo de 090° hacia uno de 270° si se mantiene un viraje de régimen estándar?	A
OPCION A:	1 minuto.	
OPCION B:	2 minutos.	
OPCION C:	3 minutos.	
OPCION D:		

PREG20102567 (4912)	La altitud de presión en una ubicación determinada aparece en el altímetro tras haber seleccionado	B
OPCION A:	la elevación del campo.	
OPCION B:	29.92" de Hg.	
OPCION C:	el valor preestablecido vigente del altímetro.	
OPCION D:		

PREG20102568 (4914)	Se puede incrementar el régimen de viraje y reducir el radio del viraje	B
OPCION A:	reduciendo la velocidad aérea y haciendo un banqueo plano.	
OPCION B:	reduciendo la velocidad aérea e incrementando el banqueo.	
OPCION C:	incrementando la velocidad aérea e incrementando el banqueo.	
OPCION D:		

PREG20102569 (4922)	El valor preestablecido del altímetro QNH es el valor al cual se selecciona la escala del altímetro de presión de modo que el primero indique	B
------------------------	---	---

-
- OPCION A:** altitud de presión a nivel del mar.
OPCION B: altitud verdadera a la elevación del campo.
OPCION C: altitud de presión a la elevación del campo.
OPCION D:
-

- PREG20102570 (4926) Para nivelar desde un descenso en el cual se mantiene la velocidad aérea de descenso, el piloto debe anticiparse a la altitud deseada aproximadamente en **B**
- OPCION A:** 20 pies.
OPCION B: 50 pies.
OPCION C: 60 pies.
OPCION D:
-

- PREG20102571 (4927) En la recuperación de actitudes inusuales, se logra el vuelo nivelado cuando **C**
- OPCION A:** la barra del horizonte del indicador de actitud está exactamente encima del avión en miniatura.
OPCION B: en el VSI hay una indicación de régimen de ascenso cero.
OPCION C: Se estabilizan los parámetros de vuelo.(se detienen las agujas del altímetro y de la velocidad aérea antes de que su movimiento sea en dirección contraria al original.)
OPCION D:
-

- PREG20102572 (4928) Al estar en crucero a 160 nudos, desea establecer un ascenso a 130 nudos. Al ingresar al ascenso (panel total), es correcto efectuar la variación inicial de cabeceo incrementando la contrapresión del elevador hasta que **C**
- OPCION A:** el indicador de actitud, la velocidad aérea y la velocidad vertical indiquen un ascenso.
OPCION B: la indicación de velocidad vertical alcance el régimen de ascenso predeterminado.
OPCION C: el indicador de actitud muestre la actitud de cabeceo aproximada que corresponde al ascenso de 130 nudos.
OPCION D:
-

- PREG20102573 (4929) Al estar en crucero a 190 nudos, desea establecer un ascenso a 160 nudos. Al ingresar al ascenso (panel total), es correcto efectuar la variación inicial de cabeceo incrementando la contrapresión del elevador hasta que **A**
- OPCION A:** el indicador de actitud muestre la actitud de cabeceo aproximada que corresponde al ascenso de 160 nudos.
OPCION B: el indicador de actitud, la velocidad aérea y la velocidad vertical indiquen un ascenso.
OPCION C: la indicación de velocidad aérea alcance 160 nudos.
OPCION D:
-

- PREG20102574 (4930) ¿Cuáles de las siguientes variaciones en las indicaciones de los instrumentos debería suscitarse si, en vuelo nivelado, es necesario usar una fuente alterna de presión estática que descarga hacia dentro del avión? **B**
- OPCION A:** El altímetro tiene una lectura más baja que la normal; la velocidad aérea, menor que la normal; el VSI muestra en forma momentánea un descenso.

- OPCION B:** El altímetro tiene una lectura más alta que la normal; la velocidad aérea, mayor que la normal; el VSI muestra en forma momentánea un ascenso.
- OPCION C:** El altímetro tiene una lectura más baja que la normal; la velocidad aérea, mayor que la normal; el VSI muestra en forma momentánea un ascenso y, luego, un descenso.
- OPCION D:**
-