

TEMA: 0833 Lic_Piloto PRI-A - Instrumentos de Vuelo

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20103107 (3258)	¿Qué es altitud de densidad?	B
OPCION A:	La altura por encima del plano de referencia estandar.	
OPCION B:	La altitud de presión corregida para temperaturas no estándares.	
OPCION C:	La lectura de altitud tomada directamente del altímetro.	
OPCION D:		
PREG20103109 (3260)	¿En qué condición la altitud indicada es igual a la altitud verdadera?	B
OPCION A:	Si el altímetro no tiene error mecánico.	
OPCION B:	Al estar a nivel del mar en condiciones estándares.	
OPCION C:	Al estar a 18,000 pies MSL con el altímetro ajustado a 29.92.	
OPCION D:		
PREG20103111 (3262)	¿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:		
PREG20103112 (3264)	¿Qué representa la línea roja en el indicador de velocidad aerea indicada?	C
OPCION A:	Velocidad de maniobra.	
OPCION B:	Velocidad de aire turbulento.	
OPCION C:	No exceder velocidad (never exceed speed)	
OPCION D:		
PREG20103087 (3006)	¿Qué velocidad tipo V representa la velocidad de maniobra?	A
OPCION A:	Va.	
OPCION B:	Vlo.	
OPCION C:	Vne.	
OPCION D:		
PREG20103088 (3007)	¿Qué velocidad tipo V representa la máxima velocidad con flaps extendidos?	A
OPCION A:	Vfe.	
OPCION B:	Vlof.	
OPCION C:	Vfc.	
OPCION D:		

PREG20103089 (3008)	¿Qué velocidad tipo V representa la máxima velocidad con el tren de aterrizaje extendido?	A
OPCION A:	Vle.	
OPCION B:	Vlo.	
OPCION C:	Vfe.	
OPCION D:		

PREG20103090 (3009)	Se define la Vno como:	C
OPCION A:	El rango operacional normal.	
OPCION B:	La velocidad no exceder.	
OPCION C:	La máxima velocidad estructural de crucero.	
OPCION D:		

PREG20103091 (3010)	La Vso se define como:	A
OPCION A:	La velocidad de pérdida o la velocidad mínima estable de vuelo en la configuración de aterrizaje.	
OPCION B:	La velocidad de pérdida o la velocidad mínima estable de vuelo en una configuración específica.	
OPCION C:	La velocidad de pérdida o la velocidad mínima de seguridad en el despegue.	
OPCION D:		

PREG20103092 (3011)	¿Con cuál velocidad se lograría la máxima ganancia de altitud en la distancia más corta durante el ascenso posterior al despegue?	C
OPCION A:	Vy.	
OPCION B:	Va.	
OPCION C:	Vx.	
OPCION D:		

PREG20103093 (3012)	¿Despues del despegue qué velocidad emplearía el piloto para ganar la máxima altitud en un período determinado de tiempo?	A
OPCION A:	Vy.	
OPCION B:	Vx.	
OPCION C:	Va.	
OPCION D:		

PREG20103094 (3105)	¿A qué altitud debe el piloto regular el altímetro, si antes del vuelo no se dispone de una información del reglaje altimétrico?	B
OPCION A:	La elevación del aeropuerto más cercano corregida de acuerdo al nivel medio del mar.	
OPCION B:	La elevación del área de partida.	
OPCION C:	La altitud de presión corregida para temperaturas no estándares.	
OPCION D:		

PREG20103095 (3106)	Antes del despegue, ¿a qué altitud o ajuste de altímetro se debe ajustar éste?	A
OPCION A:	Al ajuste actual, local del altímetro, si estuviera disponible, o a la elevación del aeropuerto de salida.	
OPCION B:	La altitud por densidad corregida del aeropuerto de salida.	
OPCION C:	La altitud por presión corregida que corresponde al aeropuerto de salida.	
OPCION D:		

PREG20103097 (3248)	¿Qué instrumento quedaría inoperativo si se obstruye el tubo pitot?	C
OPCION A:	El altímetro.	
OPCION B:	La velocidad vertical.	
OPCION C:	La velocidad aerea indicada.	
OPCION D:		

PREG20103098 (3249)	¿Qué instrumento(s) quedaría(n) inoperativo(s) si se obstruye las ventilaciones estáticas?	C
OPCION A:	Sólo la velocidad aerea indicada.	
OPCION B:	Sólo el altímetro.	
OPCION C:	La velocidad aerea indicada, el altímetro y la velocidad vertical.	
OPCION D:		

PREG20103096 (3247)	¿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:		

PREG20103110 (3261)	¿Qué cambio se suscitaría si fuera necesario cambiar el altímetro de 29.15 a 29.85?	C
OPCION A:	Un incremento de 70 pies en la altitud indicada.	
OPCION B:	Un incremento de 70 pies en la altitud de densidad.	
OPCION C:	Un incremento de 700 pies en la altitud indicada.	
OPCION D:		

PREG20103099 (3250)	Figura 3 El altímetro 1 indica	C
OPCION A:	500 pies.	
OPCION B:	1,500 pies.	
OPCION C:	10,500 pies.	
OPCION D:		

PREG20103108 (3259)	¿Qué es altitud de presión?	B
OPCION A:	La altitud indicada, corregida para efectos de error de posición e instalación.	
OPCION B:	La altitud indicada, cuando se fija en 29.92 en la escala de presión barométrica.	
OPCION C:	La altitud indicada, corregida para temperatura y presión no estándares.	
OPCION D:		

PREG20103100 (3251)	Figura 3 El altímetro 2 indica	C
OPCION A:	1,500 pies.	
OPCION B:	4,500 pies.	
OPCION C:	14,500 pies.	
OPCION D:		

PREG20103101 (3252)	Figura 3 El altímetro 3 indica	A
OPCION A:	9,500 pies.	
OPCION B:	10,950 pies.	
OPCION C:	15,940 pies.	
OPCION D:		

PREG20103102 (3253)	Figura 3 ¿Qué altímetro(s) indica(n) más de 10,000 pies?	B
OPCION A:	1, 2 y 3.	
OPCION B:	1 y 2 solamente.	
OPCION C:	1 solamente.	
OPCION D:		

PREG20103103 (3254)	La regulación del altímetro, es el valor con respecto al cual se debe fijar la escala de presión barométrica de modo que el altímetro indique:	C
OPCION A:	La altitud calibrada del campo.	
OPCION B:	La altitud absoluta del campo.	
OPCION C:	La altitud verdadera del campo.	
OPCION D:		

PREG20103105 (3256)	¿Qué es altitud verdadera?	A
OPCION A:	La distancia vertical de la aeronave por encima del nivel del mar.	
OPCION B:	La distancia vertical de la aeronave por encima de la superficie.	
OPCION C:	La altura por encima del plano de referencia estandar.	
OPCION D:		

PREG20103106 (3257)	¿Qué es altitud absoluta?	B
OPCION A:	La lectura de altitud, tomada directamente del altímetro.	
OPCION B:	La distancia vertical de la aeronave por encima de la superficie.	
OPCION C:	La altura por encima del plano de referencia estandar.	
OPCION D:		

PREG20103104 (3255)	¿Cómo afectan al altímetro las variaciones en la temperatura?	A
OPCION A:	Los niveles de presión se incrementan en días cálidos y la altitud indicada es menor que la altitud verdadera.	
OPCION B:	Las temperaturas mayores incrementan los niveles de presión y la altitud indicada es mayor que la altitud verdadera.	
OPCION C:	Las temperaturas menores reducen los niveles de presión y la altitud indicada es menor que la altitud verdadera.	
OPCION D:		

PREG20103113 (3265)	Figura 4 ¿Cuál es el rango operacional de flaps al máximo para la aeronave?	A
OPCION A:	De 60 a 100 MPH.	
OPCION B:	De 60 a 208 MPH.	
OPCION C:	De 65 a 165 MPH.	
OPCION D:		

PREG20103114 (3266)	Figura 4 ¿Cuál es el rango de precaución de la aeronave?	C
OPCION A:	De 0 a 60 MPH.	
OPCION B:	De 100 a 165 MPH.	
OPCION C:	De 165 a 208 MPH.	
OPCION D:		

PREG20103115 (3267)	Figura 4 La velocidad máxima en la cual se puede operar una aeronave en aire tranquilo es	C
OPCION A:	100 MPH.	
OPCION B:	165 MPH.	
OPCION C:	208 MPH.	
OPCION D:		

PREG20103116 (3268)	Figura 4 ¿Qué color identifica a la Vne?	C
OPCION A:	Límite inferior del arco amarillo.	
OPCION B:	Límite superior del arco blanco.	
OPCION C:	La línea radial roja.	

OPCION D:

PREG20103117 (3269) Figura 4 ¿Qué color identifica a la velocidad de pérdida sin potencia en una configuración específica? C

OPCION A: Límite superior del arco verde.

OPCION B: Límite superior del arco blanco.

OPCION C: Límite inferior del arco verde.

OPCION D:

PREG20103118 (3270) Figura 4 ¿Cuál es la máxima velocidad con los flaps extendidos? B

OPCION A: 65 MPH.

OPCION B: 100 MPH.

OPCION C: 165 MPH.

OPCION D:

PREG20103119 (3271) Figura 4 ¿Qué color identifica al rango operacional normal de los flaps? C

OPCION A: El límite inferior del arco blanco hasta el límite superior del arco verde.

OPCION B: El arco verde.

OPCION C: El arco blanco.

OPCION D:

PREG20103120 (3272) Figura 4 ¿Qué color identifica a la velocidad de pérdida sin potencia con los flaps del ala y el tren de aterrizaje en la configuración de aterrizaje? C

OPCION A: Límite superior del arco verde.

OPCION B: Límite superior del arco blanco.

OPCION C: Límite inferior del arco blanco.

OPCION D:

PREG20103121 (3273) Figura 4 ¿Cuál es la máxima velocidad estructural de crucero? B

OPCION A: 100 MPH.

OPCION B: 165 MPH.

OPCION C: 208 MPH.

OPCION D:

PREG20103122 (3274) ¿Cuál es la limitación importante de velocidad de aire que carece de código de color en los indicadores de velocidad aérea indicada? C

OPCION A: La velocidad no exceder.

OPCION B: La velocidad máxima estructural de crucero.

OPCION C: La velocidad de maniobra.

OPCION D:

PREG20103123 (3275)	Figura 5 Un coordinador de viraje da indicación	A
OPCION A:	del movimiento de la aeronave alrededor de los ejes vertical y longitudinal.	
OPCION B:	del ángulo de banqueo hasta menos de 30°.	
OPCION C:	de la actitud con referencia al eje longitudinal.	
OPCION D:		

PREG20103124 (3276)	Figura 6 Para recibir indicaciones exactas en vuelo, producidas por un indicador de rumbo, el instrumento debe ser	C
OPCION A:	ajustado antes del vuelo con relación a un rumbo conocido.	
OPCION B:	calibrado según la rosa náutica a intervalos regulares.	
OPCION C:	realignado periódicamente con la brújula magnética, debido a la precesión del giróscopo.	
OPCION D:		

PREG20103125 (3277)	Figura 7 El ajuste correcto que se debe hacer en el indicador de actitud, en un vuelo nivelado consiste en alinear	C
OPCION A:	la barra del horizonte con la indicación de vuelo nivelado.	
OPCION B:	la barra del horizonte con el avión en miniatura.	
OPCION C:	el avión en miniatura con la barra del horizonte.	
OPCION D:		

PREG20103126 (3278)	Figura 7 ¿Cómo debe determinar un piloto la dirección de un banqueo, si se tiene el indicador de actitud como el que se muestra en la figura?	C
OPCION A:	Por la dirección de deflexión de la escala de banqueo (A).	
OPCION B:	Por la dirección de deflexión de la barra de horizonte (B).	
OPCION C:	Por la relación entre el avión en miniatura (C) con la barra de horizonte deflectada (B).	
OPCION D:		

PREG20103127 (3387)	¿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:		

PREG20103128 (3388)	¿Bajo qué condición es la altitud presión, equivalente a la altitud verdadera?	B
OPCION A:	Cuando la presión atmosférica es 29.92" de Hg.	
OPCION B:	Cuando existen condiciones atmosféricas estándares.	
OPCION C:	Cuando la altitud indicada es equivalente a la altitud de presión.	

OPCION D:

PREG20103129 (3389) ¿Bajo qué condición, poseen el mismo valor la altitud presión y la altitud densidad? C

OPCION A: A nivel del mar, si la temperatura es 0°F.

OPCION B: Si el altímetro no posee error de instalación.

OPCION C: A temperatura estándar.

OPCION D:

PREG20103130 (3390) Si se realiza un vuelo desde un área de baja presión hacia una de alta presión sin haber registrado la fijación del altímetro, éste indicará: C

OPCION A: Menos que la altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION B: Más que la altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION C: La altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION D:

PREG20103131 (3391) Si se efectúa un vuelo desde un área de alta presión hacia una de baja presión sin regular la fijación del altímetro, éste indicará: B

OPCION A: Menos que la altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION B: Más que la altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION C: La altitud efectiva por encima del nivel del mar.

OPCION D:

PREG20103132 (3392) ¿Bajo qué condiciones será la altitud verdadera menor que la altitud indicada? A

OPCION A: En temperaturas de aire más frías que la estándar.

OPCION B: En temperaturas de aire más cálidas que la estándar.

OPCION C: Cuando la altitud de densidad es mayor que la altitud indicada.

OPCION D:

PREG20103133 (3393) ¿Qué condición podría ocasionar que el altímetro indique una altitud inferior a la verdadera? C

OPCION A: Temperatura de aire inferior a la estándar.

OPCION B: Presión atmosférica inferior a la estándar.

OPCION C: Temperatura de aire mayor a la estándar.

OPCION D:

PREG20163549 ¿QUE SIGNIFICA LA RAYA ROJA EN EL INDICADOR? C

OPCION A: VELOCIDAD DE MANIOBRA

OPCION B: VELOCIDAD DE TURBULENCIA O VIENTO FUERTE

OPCION C: NUNCA EXCEDER LA VELOCIDAD

OPCION D:

PREG20168589	QUE VELOCIDAD V REPRESENTA LA VELOCIDAD MÁXIMA PARA BAJAR LOS FLAPS	A
OPCION A:	VFP	
OPCION B:	VLOF	
OPCION C:	VFC	
OPCION D:		
