
TEMA: 0066 CFI - PERFORMANCE DE LA AERONAVE

COD_PREG: PREGUNTA:

RPTA:

6741 Fig. 24
Determinar la altitud de densidad.

C

Elevación del aeropuerto 5,515 pies
OAT 30°C
Valor prestablecido del altímetro 29.40" de Hg

- OPCION A:** 6,000 pies.
OPCION B: 8,400 pies.
OPCION C: 9,050 pies.

6742 Determinar la altitud de densidad.

B

Elevación del aeropuerto 3,795 pies
OAT 24°C
Valor prestablecido del altímetro 29.70" de Hg

- OPCION A:** 5,700 pies.
OPCION B: 5,900 pies.
OPCION C: 4,000 pies.

6743 Fig. 24
Determinar la altitud de densidad.

C

Elevación del aeropuerto 3,450 pies
OAT 35°C
Valor prestablecido del altímetro 30.40" de Hg

- OPCION A:** 3,400 pies.
OPCION B: 6,650 pies.
OPCION C: 5,950 pies.

6744 La altitud de densidad se incrementa con

C

- OPCION A:** solamente un incremento en la temperatura.
OPCION B: un incremento en la presión, temperatura y contenido de humedad en el aire.
OPCION C: un incremento en la temperatura y en el contenido de humedad en el aire, y una reducción en la presión.

6745 ¿Qué podría incrementar la altitud de densidad en un aeropuerto determinado?

A

- OPCION A:** Un incremento en la temperatura del aire.
OPCION B: Una reducción en la humedad relativa.
OPCION C: Un incremento en la presión atmosférica.

6746 ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a la performance de despegue con condiciones de considerable altitud de densidad?

B

- OPCION A:** El régimen de aceleración se incrementa ya que el aire menos pesado crea menos resistencia.
OPCION B: El régimen de aceleración es más lento debido a que se reduce la eficiencia del motor y de la hélice.
OPCION C: Se requiere una velocidad aérea indicada mayor a la normal a fin de producir la sustentación necesaria, pues el aire es menos denso.

6747 ¿Cómo podría verse afectada la performance de despegue debido a un incremento en la humedad si la presión atmosférica y la temperatura permanecen invariables?

B

- OPCION A:** Mayor distancia de despegue; el aire es más denso.
OPCION B: Mayor distancia de despegue; el aire es menos denso.
OPCION C: Menor distancia de despegue; el aire es más denso.

6749 ¿Qué efecto tiene una pendiente de pista cuesta arriba en la performance de despegue?

B

- OPCION A:** Reduce la velocidad de despegue.
OPCION B: Incrementa la distancia de despegue.
OPCION C: Reduce la distancia de despegue.
-

6750 Fig. 25 B

El tren está abajo y los flaps, a 15°. ¿Cuál sería la velocidad indicada de pérdida si el ángulo de banqueo es 30°?

OPCION A: 77 KIAS

OPCION B: 82 KIAS

OPCION C: 88 KIAS

6751 Fig. 25 B

El tren y los flaps están en posición UP. ¿Cuál sería la velocidad indicada de pérdida si el ángulo de banqueo es 60°?

OPCION A: 110 KIAS

OPCION B: 117 KIAS

OPCION C: 121 KIAS

6752 Fig. 25 B

El tren está abajo y los flaps, a 45°. ¿Cuál sería la velocidad indicada de pérdida durante un banqueo de 40°?

OPCION A: 81 MPH.

OPCION B: 83 MPH.

OPCION C: 89 MPH.

6753 Fig. 26 C

Determinar la carrera necesaria sobre el terreno para el despegue.

Temperatura 24°C

Altitud de presión 2,500 pies

Peso 2,400 libras

Viento de frente 25 KTS

OPCION A: 256 pies.

OPCION B: 370 pies.

OPCION C: 230 pies.

6754 Fig. 26 B

Determinar la carrera necesaria sobre el terreno para el despegue.

Temperatura 25°C

Altitud de presión 2,000 pies

Peso 2,200 libras

Viento de frente 15 KTS

OPCION A: 205 pies.

OPCION B: 261 pies.

OPCION C: 237 pies.

6755 Fig. 26 B

Determinar la distancia de despegue necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.

Temperatura 23°C

Altitud de presión 3,000 pies

Peso 2,400 libras

Viento de frente 15 KTS

OPCION A: 754 pies.

OPCION B: 718 pies.

OPCION C: 653 pies.

6756	Determinar la distancia de despegue necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.	C
	Temperatura 3°C Altitud de presión 6,000 pies Peso 3,000 libras Viento de frente 15 KTS	
OPCION A:	1,464 pies.	
OPCION B:	1,215 pies.	
OPCION C:	1,331 pies.	

6757	Fig. 27 La velocidad aérea indicada capaz de producir la mayor ganancia en altitud en una unidad de tiempo a 3,200 pies es	C
OPCION A:	93 KIAS	
OPCION B:	94 KIAS	
OPCION C:	112 KIAS	

6758	¿Cuál velocidad aérea indicada a 3,000 pies podría generarse con el máximo incremento en altitud para una distancia determinada?	A
OPCION A:	94 KIAS	
OPCION B:	113 KIAS	
OPCION C:	115 KIAS	

6759	Fig. 27 Para mantener el mejor régimen de ascenso, se debería	C
OPCION A:	mantener la velocidad indicada a un valor constante durante el ascenso.	
OPCION B:	regular la velocidad indicada a fin de mantener el régimen de ascenso prescrito.	
OPCION C:	reducir la velocidad indicada aproximadamente .8 kts por 1,000 pies de altitud.	

6760	En una aeronave accionada por hélices, se produce el máximo rango	C
OPCION A:	con mínima resistencia necesaria.	
OPCION B:	con mínima potencia necesaria.	
OPCION C:	con máxima relación sustentación/resistencia.	

6761	Fig. 28 Determinar la distancia total aproximada necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.	A
	Temperatura 20°C Altitud de presión 1,000 pies Superficie hierba Peso 5,300 libras Viento 15 nudos de viento de frente	
OPCION A:	1,724 pies.	
OPCION B:	1,816 pies.	
OPCION C:	2,061 pies.	

6762	Fig. 28 Determinar la distancia total aproximada necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.	C
	Temperatura 25°C Altitud de presión 2,500 pies Superficie asfalto Peso 5,500 libras Viento 2 nudos de viento de cola	
OPCION A:	2,228 pies.	
OPCION B:	2,294 pies.	
OPCION C:	2,462 pies.	

6763 Fig. 28 B
Determinar la distancia total aproximada necesaria para clarear un obstáculo de 50 pies.

Temperatura 35°C
Altitud de presión 3,000 pies
Superficie hierba
Peso 5,100 libras
Viento 20 nudos de viento de frente

OPCION A: 1,969 pies.

OPCION B: 2,023 pies.

OPCION C: 2,289 pies.

6764 Fig. 29 C
¿Cuál sería la distancia de planeo aproximada?

Altura sobre el terreno 5,500 pies
Viento de cola 10 nudos

OPCION A: 11 millas.

OPCION B: 12 millas.

OPCION C: 13 millas.

6765 Fig. 29 C
¿Cuál sería la distancia de planeo aproximada?

Altura sobre el terreno 10,500 pies
Viento de cola 20 nudos

OPCION A: 24 millas.

OPCION B: 26 millas.

OPCION C: 28 millas.

6766 Fig. 29 A
¿Cuál sería la distancia de planeo aproximada?

Altura sobre el terreno 7,500 pies
Viento de frente 30 nudos

OPCION A: 11.5 millas.

OPCION B: 16.5 millas.

OPCION C: 21.5 millas.

6767 Fig. 30 B
Determinar el componente aproximado de viento cruzado.

Pista de aterrizaje 30
Viento 020° a 15 nudos

OPCION A: 4 nudos.

OPCION B: 15 nudos.

OPCION C: 22 nudos.

6768 Fig. 30 B
Determinar el componente aproximado de viento cruzado.

Pista de aterrizaje 03
Viento 060° a 35 nudos

OPCION A: 12 nudos.

OPCION B: 18 nudos.

OPCION C: 22 nudos.

6769 Fig. 30 B
Determinar el componente aproximado de viento cruzado.

Pista de aterrizaje 22
Viento 260° a 23 nudos

OPCION A: 10 nudos.

OPCION B: 15 nudos.

OPCION C: 17 nudos.

6770 Fig. 30 C
¿Qué puede determinar un piloto si emplea un componente máximo demostrado de viento cruzado equivalente a 0.2 de V_{so} ?

V_{so} 70 nudos
Pista de aterrizaje 35
Viento 300° a 20 nudos

OPCION A: Demasiado componente de viento de frente.

OPCION B: El componente de viento de frente es mayor al componente de viento cruzado.

OPCION C: Se excede el componente máximo demostrado de viento cruzado.

6771 Fig. 30 B
¿Qué puede determinar un piloto si emplea un componente máximo demostrado de viento cruzado equivalente a 0.2 de V_{so} ?

V_{so} 60 nudos
Pista de aterrizaje 12
Viento 150° a 20 nudos

OPCION A: Demasiado componente de viento de frente.

OPCION B: El componente de viento cruzado está dentro de los límites.

OPCION C: Se excede el componente máximo demostrado de viento cruzado.

6772 Fig. 30 C
¿Qué puede determinar un piloto si emplea un componente máximo demostrado de viento cruzado equivalente a 0.2 de V_{so} ?

V_{so} 65 nudos
Pista de aterrizaje 17
Viento 200° a 30 nudos

OPCION A: El componente de viento cruzado está dentro de los límites.

OPCION B: El componente de viento cruzado es mayor al viento de frente.

OPCION C: Se excede el componente máximo demostrado de viento cruzado.

6773 ¿Cuál es la distancia total de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies? B

Temperatura 15° C
Altitud de presión 4,000 pies
Peso 3,000 libras
Viento de frente 22 nudos

OPCION A: 1,250 pies.

OPCION B: 1,175 pies.

OPCION C: 1,050 pies.

6774	Fig. 31 Determinar el roll aproximado sobre el terreno.	A
	Temperatura 85°F Altitud de presión 6,000 pies Peso 2,800 libras Viento de frente 14 nudos	
OPCION A:	742 pies.	
OPCION B:	1,280 pies.	
OPCION C:	1,480 pies.	

6775	Fig. 31 ¿Cuál es la distancia total de aterrizaje sobre un obstáculo de 50 pies?	C
	Temperatura 35°C Altitud de presión 2,000 pies Peso 3,400 libras Viento de frente 10 nudos	
OPCION A:	1,650 pies.	
OPCION B:	1,575 pies.	
OPCION C:	1,475 pies.	

6804	Fig.31 Se calcula el centro de gravedad de una aeronave a lo largo del	C
OPCION A:	eje lateral.	
OPCION B:	eje vertical.	
OPCION C:	eje longitudinal.	

6807	En una aeronave bimotor, el techo de servicio monomotor es la máxima altitud de densidad en la cual la Vyse produce	A
OPCION A:	un régimen de ascenso de 50 fpm.	
OPCION B:	un régimen de ascenso de 100 fpm.	
OPCION C:	un régimen de ascenso de 500 fpm.	

6809	¿Qué significa la línea radial azul en el indicador de velocidad aérea de una aeronave multimotor y cuándo debe ser empleada? Indica la	B
OPCION A:	velocidad mínima en la cual es posible controlar la aeronave si el motor crítico queda inoperativo en forma imprevista, asimismo, debe ser empleada en todas las altitudes si un motor queda inoperativo.	
OPCION B:	velocidad que produce la máxima ganancia de altitud en un tiempo determinado al quedar inoperativo un motor, asimismo, debe ser empleada para el ascenso y la aproximación final durante operaciones con motor inoperativo.	
OPCION C:	velocidad que produce la máxima altura para una distancia determinada de recorrido hacia adelante si queda inoperativo un motor, asimismo, debe ser empleada para todos los ascensos durante operaciones con motor inoperativo.	

6810	Al operar una aeronave ligera multimotor en Vmc, lo más posible es que la performance sea suficiente para mantener	A
OPCION A:	el rumbo.	
OPCION B:	el rumbo y la altitud.	
OPCION C:	el rumbo, la altitud y ser capaz de ascender a 50 fpm.	

6811	Para una aeronave con motores recíprocos, sin turbocarga, la Vmc	A
OPCION A:	se reduce con la altitud.	
OPCION B:	se incrementa con la altitud.	
OPCION C:	no se ve afectada por la altitud.	

6812 ¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto a la operación de una aeronave multimotor con uno inoperativo? B

OPCION A: El banqueo en dirección hacia el motor operativo incrementa la Vmc.

OPCION B: El banqueo en dirección al motor inoperativo incrementa la Vmc.

OPCION C: La Vmc es un factor de performance de diseño que debe ser objeto de una comprobación durante la certificación tipo y permanece invariable cuando la bola se queda en el centro con una adecuada presión de timón de dirección.

6813 ¿Qué condición origina la máxima Vmc? B

OPCION A: El centro de gravedad (CG) se encuentra en la máxima posición delantera permisible.

OPCION B: El CG se encuentra en la máxima posición posterior permisible.

OPCION C: El peso bruto es el máximo valor permisible.

7141 ¿Qué puede esperar un piloto al aterrizar en un aeropuerto localizado en un área montañosa? A

OPCION A: Mayor velocidad aérea verdadera y mayor distancia de aterrizaje.

OPCION B: Mayor velocidad aérea indicada y menor distancia de aterrizaje.

OPCION C: Mayor velocidad sobre el terreno y mejor performance de aeronave.
