



- 1) AS CUATRO FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE UN AVIÓN EN VUELO NIVELADO, SON:
- A) RESISTENCIA DEL VIENTO, PESO DEL PILOTO, PESO DEL COMBUSTIBLE Y POTENCIA DEL MOTOR.
- B) POTENCIA, RESISTENCIA, PESO DEL PILOTO Y SUSTENTACIÓN
- C) SUSTENTACIÓN, PESO, PROPULSIÓN Y RESISTENCIA.
- D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES
-
- 2) EN UN AVIÓN EN VUELO RECTO Y NIVELADO A VELOCIDAD CONSTANTE, ¿CUÁLES SON LAS FUERZAS QUE PERMANECEN EN EQUILIBRIO PARA MANTENER ESTAS CONDICIONES DE VUELO?
- A) EL PESO ES IGUAL A LA PROPULSIÓN Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA RESISTENCIA.
- B) LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO Y LA PROPULSIÓN IGUAL A RESISTENCIA.
- C) EL ÁNGULO DE INCIDENCIA ES IGUAL A LA CUERDA DEL ALA.
- D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES
-
- 3) LA RECTA IMAGINARIA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE FUGA DE UN ALA, SE LLAMA:
- A) LA VIGA PRINCIPAL
- B) EL ÁNGULO DE ATAQUE
- C) LA CUERDA AERODINÁMICA
- D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES
-
- 4) SI EL PILOTO AUMENTA LA POTENCIA DURANTE UN VUELO A VELOCIDAD CONSTANTE, ¿LA PROPULSIÓN MOMENTANEA ES MAYOR A LA RESISTENCIA?
- A) CIERTO
- B) FALSO
-
- 5) SEGÚN EL TEOREMA DE BERNOULLI:
- A) CUALQUIER PUNTO DE BAJA VELOCIDAD ES UN PUNTO DE BAJA PRESIÓN
- B) CUALQUIER PUNTO DE ALTA VELOCIDAD ES UN PUNTO DE BAJA PRESIÓN
- C) CUALQUIER PUNTO DE ESTANCAMIENTO ES UNA RESISTENCIA
- D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES
-
- 6) ¿QUÉ OCURRE EN LA CORRIENTE AERODINÁMICA, CUANDO SE PRODUCE UNA PÉRDIDA DE ALTA VELOCIDAD (COMPRESIBILIDAD)?
- A) EL CENTRO DE PRESIÓN SE DESPLAZA HACIA EL BORDE DE ATAQUE, APLICANDO LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN FUERA DEL ALA, PRODUCIENDO EL PÉRDIDA
- B) EL CENTRO DE PRESIÓN SE DESPLAZA HACIA ATRÁS, SE FORMA UNA ONDA DE CHOQUE QUE ENGROSA Y DESPRENDE LA CAPA LÍMITE PERDIENDO ASÍ LA SUSTENTACIÓN
- C) EL CENTRO DE GRAVEDAD SE DESPLAZA HACIA ADELANTE, PRODUCIENDO UNA PICADA INDUCIDA
- D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES
-
- 7) INDIQUE LAS CLASES DE ESTABILIDAD QUE TIENE UN AVIONDE ACUERDO CON SUS EJES
- A) POSITIVA, SUPERIOR E INFERIOR
- B) LONGITUDINAL, NEGATIVA Y NEUTRAL
- C) LONGITUDINAL, LATERAL Y DIRECCIONAL
- D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES
-
- 8) ¿LOS FLAPS DEL PERFIL AERODINAMICO AL MOVERSE VARIAN LA CURVATURA AUMENTANDO LA SUSTENTACION?
- A) CIERTO
- B) FALSO
-
- 9) PODRIA UNA AERONAVE DE CATEGORIA NORMAL MANTENER UN ÁNGULO DE BANQUEO DE 90°
- A) LA SUSTENTACIÓN ES DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL COS DEL ÁNGULO DE BANQUEO POR LO QUE SE CUMPLE $\cos 90^\circ = 0$, LUEGO $L=0$
- B) EL EFECTO DE ALTAS "G" SUPERARÁN SIEMPRE A LA CARGA ALAR (CLMAX)
- C) LA PRESIÓN AERODINÁMICA SE IGUALARÍA ENTRE EL INTRADOS Y EL EXTRADOS Y LA SUSTENTACIÓN NO SE PRODUCIRÍA
-
- 10) LA CARGA ALAR SE DEFINE CÓMO:
- A) LA RELACIÓN ENTRE LA VELOCIDAD Y LA SUPERFICIE DEL ALA
- B) LA RELACIÓN ENTRE LA SUPERFICIE DEL ALA Y EL PESO DEL AVIÓN
- C) LA RELACIÓN ENTRE LA SUPERFICIE DEL ALA Y LA DENSIDAD DEL AIRE
-
- 11) SE LLAMA VELOCIDAD DE DECISIÓN AL DESPEGUE :
- A) V2
- B) V1
- C) VMCG
-
- 12) EL PROPÓSITO PRINCIPAL DEL TIMÓN DIRECCIONAL EN EL AVIÓN DURANTE UN VIRAJE ES:
- A) CONTRARRESTAR LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR EL ALERÓN IZQUIERDO
- B) CONTRARRESTAR LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR EL ALERÓN DERECHO
- C) CONTRARRESTAR LA RESISTENCIA OFRECIDA POR EL ALA QUE TIENE EL ALERÓN BAJO
-
- 13) SI EN VUELO DUPLICAMOS LA VELOCIDAD. ¿QUÉ OCURRE CON LA SUSTENTACIÓN?
- A) SE DUPLICA
- B) DISMINUYE
- C) SE CUADRUPLICA
-
- 14) AL VARIAR EL ÁNGULO DE ATAQUE, ¿VARÍA EL VALOR DEL FACTOR DE CARGA?
- A) CIERTO
- B) FALSO
-
- 15) LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN CON VELOCIDAD CONSTANTE OCURRE CUÁNDO:
- A) EL AIRE YA NO FLUYE SUAVEMENTE SOBRE EL ALA
- B) EL AVIÓN HACE UN VIRAJE COORDINADO
- C) SE EXCEDE EL ÁNGULO DE ATAQUE



- 16) EL VALOR DE LA SUSTENTACIÓN EN EXPRESIÓN DIFERENCIAL ES $L=DS/DT.M$ A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 17) LA SUSTENTACIÓN VIENE DEFINIDA POR LA SIGUIENTE FÓRMULA: (LÉASE "D" COMO DENSIDAD DEL AIRE Y V2 COMO EL CUADRADO DE LA VELOCIDAD DE LA CORRIENTE DE AIRE) A) $L= A 1/2 .D. V.CL.S$
 B) $L= 1/2.D.V2.CD.S$
 C) $L= 1/2. D. V2. CL.S$
-
- 18) EL VIENTO RELATIVO ES: A) EL FLUJO DE AIRE QUE PASA POR UN OBJETO EN VIRTUD DE LA VELOCIDAD ENTRE EL AIRE Y EL OBJETO
 B) LA RESISTENCIAS PARÁSITAS
 C) LAS CONDICIONES DE SUSTENTACIÓN
-
- 19) SE DENOMINA ÁNGULO DE INCIDENCIA A: A) EL FORMADO ENTRE LA CUERDA ALAR Y LA M.A.C.
 B) EL FORMADO ENTRE LA CUERDA ALAR Y EL EJE LONGITUDINAL
 C) EL FORMADO ENTRE EL EJE LONGITUDINAL Y EL EJE VERTICAL
-
- 20) AL USAR SUPERFICIES HIPERSUSTENTADORAS PARA EL DESPEGUE: A) MEJOR CONTROL EN LA VMCG
 B) LA LONGITUD DE DESPEGUE SERA MENOR
 C) MAYOR ÁNGULO DE ATAQUE
-
- 21) SE DENOMINA RESISTENCIA POR FRICCIÓN: A) LA QUE SE FORMA DEBIDO A LA VISCOSIDAD DEL AIRE QUE AL PASAR POR LAS SUPERFICIES DEL AVIÓN, SE ADHIEREN A ESTE
 B) LA QUE SE FORMA DEBIDO AL EXCESO DE SUSTENTACIÓN
 C) LA QUE SE FORMA DEBIDO AL EXCESO DE ÁNGULO DE ATAQUE
-
- 22) LA RESISTENCIA POR FRICCIÓN ES IMPORTANTE A: A) BAJAS VELOCIDADES
 B) ALTAS VELOCIDADES
 C) A CUALQUIER VELOCIDAD
-
- 23) MIENTRAS LAS SUPERFICIES DEL AVIÓN SEAN MÁS LISAS, LA RESISTENCIA POR FRICCIÓN: A) AUMENTARÁ
 B) DISMINUIRÁ
 C) NO VARÍA
-
- 24) LA RESISTENCIA DE FORMA: A) ES LA QUE OPONE EL AIRE, AL PASO DE LOS OBJETOS A TRAVÉS DE ÉL.
 B) ES LA QUE SE PRODUCE POR LAS VELOCIDADES
 C) ES LA QUE SE PRODUCE POR GRAN ÁNGULO DE ATAQUE
-
- 25) LAS RESISTENCIAS POR FRICCIÓN Y FORMAS SON DENOMINADAS: A) RESISTENCIAS INDUCIDAS
 B) RESISTENCIAS BASES
 C) RESISTENCIAS PARÁSITAS
-
- 26) CUÁNDO SE FORMA UNA ONDA DE COMPRESIBILIDAD, LA RESISTENCIA AUMENTA DEBIDO A: A) QUE EN EL PUNTO DE FORMACIÓN DE LA ONDA LA CAPA LÍMITE, SE ENGROSA, Y DETRÁS DE ESTA EL AIRE SE EXPANDE Y AUMENTA LA ENTROPÍA DEBIDO A LA PÉRDIDA DE ENERGÍA.
 B) EN LA ONDA EL AIRE SE HACE INCOMPRESIBLE Y AUMENTA SU DENSIDAD, POR CONSECUENCIA AUMENTA LA RESISTENCIA AL AVANCE
 C) QUE EN LAS ZONAS DE ESTANCAMIENTO AUMENTA EL VOLUMEN DEL AIRE ESTÁTICO
-
- 27) LAS CARACTERÍSTICAS DE RESISTENCIAS INDUCIDAS DE LAS ALAS MUY CERCA DEL TERRENO, NO SON IGUALES A LAS QUE SE PRODUCEN EN LA CORRIENTE LIBRE EN LA ALTURA, ESTE FENÓMENO SE DEBE A: A) EFECTO DE TIERRA
 B) FACTOR P.
 C) EFECTOS Z.
-
- 28) EL TREN DE ATERRIZAJE, LOS MOTORES, LA ANTENA, EL HIELO, OCASIONAN RESISTENCIA: A) INDUCIDA
 B) NO OCASIONAN RESISTENCIA
 C) PARÁSITA
-
- 29) EL MOVIMIENTO DE ALABEO, SE HACE ALREDEDOR DEL EJE: A) LONGITUDINAL
 B) TRANSVERSAL
 C) VERTICAL
-
- 30) EL MOVIMIENTO DE CABECEO SE REALIZA A TRAVÉS DEL EJE: A) LONGITUDINAL
 B) VERTICAL
 C) TRANSVERSAL
-
- 31) EL MOVIMIENTO DE GUIÑADO SE HACE A TRAVÉS DEL EJE: A) LONGITUDINAL
 B) VERTICAL
 C) TRANSVERSAL
-
- 32) EL MOVIMIENTO DE ALABEO, SE REALIZA POR MEDIO DE: A) LOS ALERONES
 B) ESTABILIZADORES VERTICALES
 C) ESTABILIZADOR HORIZONTAL

- 33) EL MOVIMIENTO DE CABECEO SE REALIZA POR MEDIO DE:
- A) LOS ALERONES
 - B) ESTABILIZADOR VERTICAL
 - C) ESTABILIZADOR HORIZONTAL (ELEVADORES)
-
- 34) EL MOVIMIENTO DE GUIÑADA SE REALIZA POR MEDIO DE:
- A) LOS ALERONES
 - B) ESTABILIZADOR VERTICAL (RUDDER)
 - C) ESTABILIZADOR HORIZONTAL
-
- 35) UNA SUPERFICIE DISEÑADA PARA CREAR UNA FUERZA DE SUSTENTACIÓN AERODINÁMICA CON UN FLUJO DE AIRE SOBRE ELLA SE LLAMA:
- A) PLANO AERODINÁMICO
 - B) PLANO DE SUSTENTACIÓN
 - C) PLANO DE FUGA
-
- 36) ¿CUÁL ES, EL EFECTO DE LA CAPA LÍMITE (BOUNDARY LAYER)?
- A) DISMINUIR LA VISCOSIDAD DEL AIRE SOBRE LA SUPERFICIE ALAR
 - B) MANTENER EL FLUJO DE AIRE CONSTANTE EN CUALQUIER ACTITUD O POSICIÓN DEL AVIÓN EN VUELO
 - C) TRANSMITIR LA ENERGÍA AERODINÁMICA PRODUCIDA POR LA DEPRESIÓN SOBRE EL EXTRADÓS, A LA SUPERFICIE DEL ALA
-
- 37) AL AUMENTAR LA VELOCIDAD, PARA PRODUCIR LA MISMA SUSTENTACIÓN SE REQUIERE UN ÁNGULO DE ATAQUE:
- A) MAYOR
 - B) IGUAL
 - C) MENOR
-
- 38) AL EFECTUAR UN ATERRIZAJE EN UNA PISTA UBICADA A GRAN ELEVACION, LA VELOCIDAD (TAS) TENDRÁ UN VALOR:
- A) MAYOR AL QUE CORRESPONDERÍA PARA EL MISMO PESO DE ATERRIZAJE A NIVEL DEL MAR
 - B) IGUAL AL CORRESPONDIENTE PARA EL MISMO PESO EN CUALQUIER AEROPUERTO
 - C) MENOR QUE LA VELOCIDAD CORRESPONDIENTE PARA CUALQUIER OTRO AEROPUERTO
-
- 39) LOS FLAPS SE USAN PROPORCIONALMENTE PARA:
- A) AUMENTAR LA EFICACIA DE LOS MANDOS A BAJAS VELOCIDADES.
 - B) PERMITIR UN DESPEGUE MÁS SEGURO SOBRE OBSTÁCULOS ALTOS
 - C) PARA AUMENTAR LA SUSTENTACION
-
- 40) PARA UNAS CONDICIONES DADAS DE ALTITUD, TEMPERATURA, PENDIENTE Y LONGITUD DE PISTA, COMO INFLUYE EL VIENTO EN LA CAPACIDAD DE CARGA DEL AVIÓN
- A) VIENTO DE FRENTE, MÁS PESO
 - B) VIENTO DE COLA, MÁS PESO
 - C) ES INDIFERENTE
-
- 41) SE DEFINE ÁNGULO DE ATAQUE CÓMO:
- A) ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA Y EL EJE DE CABECEO
 - B) ES AQUEL FORMADO EN LA PARTE DELANTERA DEL PERFIL
 - C) ÁNGULO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL Y LA DIRECCIÓN DE VIENTO RELATIVO.
-
- 42) EN ALGUNOS AVIONES SE UTILIZA EL SISTEMA DE "SOPLADOR" O ASPIRADOR DE CAPA LÍMITE PARA AUMENTAR EL VALOR DE LA SUSTENTACIÓN
- A) CIERTO
 - B) FALSO
-
- 43) LA CIENCIA QUE ESTUDIA LOS EFECTOS QUE SE ORIGINAN CUANDO UN CUERPO SE SITÚA EN UNA CORRIENTE DE AIRE SE DENOMINA:
- A) AVIACIÓN
 - B) SUSTENTACIÓN
 - C) AERODINÁMICA
-
- 44) LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA PRESIÓN Y LA VELOCIDAD, SE REFIERE A:
- A) LEY DE NEWTON
 - B) ACCIÓN Y REACCIÓN
 - C) TEOREMA DE BERNOULLI
-
- 45) UN AVIÓN ES ESTABLE ESTÁTICAMENTE, CUANDO:
- A) SI ES SEPARADO DE SU POSICIÓN DE EQUILIBRIO, TIENDE INICIALMENTE A RECOBRARLA.
 - B) SI EL AVIÓN SE NIEGA A SEPARARSE DE SU POSICIÓN DE EQUILIBRIO.
 - C) SI ES SEPARADO DE SU POSICIÓN DE EQUILIBRIO, TIENDE A ALEJARSE DE ELLA.
-
- 46) SE CONOCE COMO PÉRDIDA:
- A) LA CAÍDA DE VELOCIDAD DEL AVIÓN
 - B) EL ÁNGULO DE ATAQUE MAYOR QUE LA CUERDA
 - C) LA RUPTURA DEL FLUJO AERODINÁMICO SOBRE EL ALA.
-
- 47) LA RESISTENCIA CREADA POR TODOS LOS COMPONENTES DEL AVIÓN QUE NO GENERAN SUSTENTACIÓN ES:
- A) RESISTENCIA INDUCIDA
 - B) RESISTENCIA TOTAL
 - C) RESISTENCIA PARÁSITA
-
- 48) EL EJE DONDE EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD SE HACE EFECTIVO ES:
- A) HORIZONTAL
 - B) LONGITUDINAL
 - C) TRANSVERSAL
-
- 49) AL AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE, SE CORRE EL CENTRO DE PRESIÓN:
- A) HACIA ADELANTE
 - B) HACIA ATRÁS
 - C) HACIA LA LÍNEA DE 25%

- 50) DEBIDO A LOS EFECTOS AERODINÁMICOS, LOS AVIONES SE CLASIFICAN EN TRES GRUPOS: SUBSÓNICOS, TRANSÓNICOS Y SUPERSÓNICOS, ¿CUÁL ES LA CONDICIÓN AERODINÁMICA PARA QUE UN AVIÓN SE CLASIFIQUE COMO TRANSÓNICO?
- A) QUE PUEDA SUPERAR EL MACH 2
 B) QUE PUEDA VOLAR A MACH 1 EN ALGUNOS SEGMENTOS DEL VUELO NIVELADO
 C) QUE EN ALGUNAS REGIONES DE SU ESTRUCTURA LA CORRIENTE AERODINÁMICA ALCANCE EL MACH 1
-
- 51) LA TRAYECTORIA DE VUELO CON RESPECTO A EL AIRE ES:
- A) OPUESTA
 B) NEUTRAL
 C) LONGITUDINAL
-
- 52) EN UN AVIÓN A VELOCIDAD CONSTANTE EN VUELO RECTO Y NIVELADO:
- A) EL PESO ES IGUAL A LA PROPULSIÓN, Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA RESISTENCIA.
 B) EL ÁNGULO DE ATAQUE ES IGUAL AL ÁNGULO DE INCIDENCIA.
 C) LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO Y LA PROPULSIÓN IGUAL A LA RESISTENCIA.
-
- 53) ¿QUÉ OCURRE EN UNA AERONAVE EN VUELO AL COLOCAR EL ELEVADOR HACIA ABAJO?
- A) SUBE LA NARIZ, BAJA LA COLA, COMANDO ATRÁS
 B) LA COLA SUBE Y BAJA LA NARIZ
 C) BAJA LA NARIZ, SUBE LA COLA, COMANDO ATRÁS
-
- 54) ¿CUÁLES SON LOS EFECTOS AERODINÁMICOS DE LOS SPOILERS?
- A) AUMENTA LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA EN 50%
 B) AUMENTA LA RESISTENCIA AL AVANCE Y POR CONSECUENCIA SE PIERDE VELOCIDAD
 C) ACTÚAN EN VIRAJES DISMINUYENDO LA SUSTENTACION
-
- 55) ¿QUÉ ES EL ÁNGULO DE ATAQUE?
- A) EL FORMADO ENTRE EL EJE LONGITUDINAL Y LA CUERDA AERODINÁMICA
 B) EL FORMADO ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y LA CUERDA AERODINÁMICA
 C) EL FORMADO ENTRE EL EJE VERTICAL Y EL VIENTO RELATIVO
-
- 56) AERODINÁMICA: ES LA CIENCIA QUE ESTUDIA LOS FENÓMENOS FÍSICOS, Y LOS EFECTOS QUE SE PRODUCEN ALREDEDOR DE UN OBJETO DENTRO DE UNA CORRIENTE DE AIRE
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 57) LAS SUPERFICIES PRIMARIAS SE ENCARGAN DE:
- A) AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN
 B) COMPENSAR EL DESVÍO DEL AVIÓN
 C) CONTROLAR LOS MOVIMIENTOS ALREDEDOR DE LOS TRES EJES.
-
- 58) LOS TRES EJES IMAGINARIOS DE UN AVIÓN SÓN:
- A) LATERAL, VERTICAL, CUERDA
 B) ÁNGULO DIEDRO, LATERAL, HORIZONTAL
 C) LATERAL, VERTICAL, LONGITUDINAL.
-
- 59) ¿CUÁL ES LA FINALIDAD DEL ÁNGULO, EN AVIONES CON ALAS EN FLECHA?
- A) QUE EL CENTRO DE PRESIÓN SE FORME EN UN ÁREA MÁS PRÓXIMA A LA MITAD DEL LARGO DEL FUSELAJE
 B) REDUCIR LA RESISTENCIA AERODINÁMICA POR PERFIL DEL ALA
 C) PERMITIR VOLAR A VELOCIDADES MÁS CERCANAS AL MACH 1 SIN QUE SE FORME ONDA DE CHOQUE EN TODA EL ALA
-
- 60) CUÁNDO EN UNA CORRIENTE AERODINÁMICA SE PRODUCE UN PUNTO DE ESTANCAMIENTO, POR EJEMPLO EN LOS BORDES DE ATAQUE, EL AIRE:
- A) SE VUELVE TURBULENTO
 B) AUMENTA LA ENTROPÍA EN ESE PUNTO DEBIDO AL ESTADO CAÓTICO DE LAS MOLÉCULAS DEL AIRE EN ESA ZONA.
 C) SE FORMA UNA HONDA DE COMPRESIBILIDAD
-
- 61) ¿SE PUEDE DEFINIR UNA PÉRDIDA COMO LA INCAPACIDAD DEL AVIÓN DE CREAR SUSTENTACIÓN DEBIDO AL EXCESO DE ÁNGULO DE ATAQUE?
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 62) LOS CONTROLES DE VUELO PRIMARIOS SON:
- A) SLATS, ALERONES, ELEVADORES, TIMÓN DE DIRECCIÓN
 B) FLAPS, SLATS, COMPENSADORES.
 C) ALERONES, TIMÓN DE PROFUNDIDAD, TIMÓN DE DIRECCIÓN
-
- 63) ¿PARA QUE SIRVEN LOS FLAPS?
- A) PARA AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN
 B) PARA AUMENTAR LA CONTROLABILIDAD ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL
 C) PARA DARLE AL AVIÓN UNA CAPACIDAD DE ALABEO
-
- 64) LA ESTABILIDAD DE UN AVIÓN ES:
- A) LA CAPACIDAD DE RETORNAR A SU POSICIÓN DE VUELO RECTO Y NIVELADO AL SOLTAR LOS COMANDOS.
 B) QUE EN UNA PISTA SECA NO FLOTA Y ES FÁCIL ATERRIZARLO
 C) LA CAPACIDAD DE UN AVIÓN DE MANTENERSE EN EL AIRE.
-
- 65) LA RATA DE ASCENSO DE UN AVIÓN ES:
- A) INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO
 B) INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA VELOCIDAD
 C) DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL PESO

- 66) EN VUELO DE CRUCERO NORMAL A VELOCIDAD CONSTANTE, LA FUERZA IGUAL Y CONTRARIA A LA SUSTENTACIÓN ES:
- A) LA RESISTENCIA AL AVANCE
 B) LA TRACCIÓN
 C) EL PESO
-
- 67) LOS FLAPS SE USAN PRINCIPALMENTE PARA:
- A) AUMENTAR SUSTENTACION
 B) PERMITIR UN DESPEGUE MÁS SEGURO SOBRE OBSTÁCULOS ALTOS
 C) REDUCIR LA VELOCIDAD DEL ATERRIZAJE
-
- 68) LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DE UN AVIÓN ES:
- A) INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO DEL AVIÓN
 B) INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL ÁNGULO DE INCLINACIÓN LATERAL EN UN VIRAJE.
 C) DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL FACTOR DE CARGA EN UNA MANIOBRA
-
- 69) EN EL VUELO RECTO Y NIVELADO NO ACELERADO SE VERIFICA QUÉ:
- A) EL PESO ES IGUAL A LA RESISTENCIA
 B) EL EMPUJE ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN
 C) EL EMPUJE ES IGUAL A LA RESISTENCIA
-
- 70) LA CARRERA DE DESPEGUE EN UN DÍA CALUROSO ES:
- A) MAYOR QUE EN UN DÍA FRÍO
 B) MENOR QUE EN UN DÍA FRÍO
 C) IGUAL QUE UN DÍA FRÍO
-
- 71) SE LLAMA CUERDA DE UN PERFIL ALAR:
- A) LA LÍNEA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL DE SALIDA
 B) EL ESPESOR MÁXIMO DEL PERFIL
 C) LA ORDENADA MÁXIMA DEL PERFIL
-
- 72) LAS SUPERFICIES HIPERSUSTENTADORAS NORMALMENTE SON UTILIZADAS DURANTE LA FASE DE:
- A) DESPEGUE Y ATERIZAJE
 B) CRUCERO
 C) ASCENSO UNICAMENTE
 D) DESCENSO UNICAMENTE
-
- 73) ¿LA ALTURA POR DENSIDAD AFECTA EL PERFORMANCE DE UN AVIÓN?
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 74) LA RATA DE ASCENSO (RATE OF CLIMB) DE UN AVIÓN ES:
- A) INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO
 B) INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA VELOCIDAD
 C) DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL PESO
-
- 75) ¿QUÉ ES LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA?
- A) LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA ES LA DISTANCIA QUE EXISTE ENTRE AMBAS PUNTAS DE ALAS (WINGS TIPS)
 B) ES LA LÍNEA PERPENDICULAR QUE UNE AL BORDE DE ATAQUE Y EL BORDE DE FUGA
 C) ES LA CUERDA AERODINÁMICA PARA TODO EL PLANO (MAC)
-
- 76) LA LÍNEA DE CURVATURA MEDIA Y LA CUERDA COINCIDIRÁN CUANDO EL PERFIL DEL ALA SEA:
- A) SIMÉTRICO
 B) ASIMÉTRICO
 C) NUNCA PUEDEN COINCIDIR
-
- 77) EL EXTRADÓS DE UN ALA ES:
- A) EL BORDE DE ATAQUE
 B) EL BORDE DE SALIDA
 C) LA SUPERFICIE SUPERIOR
-
- 78) LA TEMPERATURA TOTAL (TAT) EN LOS TERMÓMETROS DE AVIONES QUE VUELAN A VELOCIDADES MAYORES A MACH .60 ES MAYOR QUE LA TEMPERATURA AMBIENTE. ¿POR QUÉ?
- A) ERROR DEL INSTRUMENTO POR RETARDO EN SU SEÑAL
 B) INCREMENTA LA TEMPERATURA POR EFECTO DE LA FRICCIÓN Y LA COMPRESIBILIDAD DEL AIRE EN EL BULBO DEL TERMÓMETRO
 C) DEBIDO A LA RADIACIÓN SOLAR SE ABSORBE EN MAYOR CANTIDAD POR TORNARSE LA CORRIENTE MENOS TRASLÚCIDA
-
- 79) ¿QUÉ ES UN PLANO O ALA "CANTILEVER"?
- A) UN PLANO O SEMI ALA CON HIPERSUSTENTADORES
 B) UN ALA QUE CARECE DE COMPONENTES ESTRUCTURALES EXTERNOS
 C) UN ALA CON REFUERZOS O MONTANTES EXTERNOS
-
- 80) LA PROPIEDAD DE UN AVIÓN, MEDIANTE LA CUÁL SE PRODUCEN FUERZAS QUE TIENDEN A ESTABILIZARLO EN POSICIÓN INICIAL CUANDO ÉSTA ES MODIFICADA SE DENOMINA:
- A) ESTABILIDAD
 B) EQUILIBRIO
 C) MANIOBRABILIDAD
-
- 81) ¿EL AIRE TIENE VISCOSIDAD?
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 82) UNO DE LOS SIGUIENTES FACTORES LIMITA EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE:
- A) LA PENDIENTE DE PISTA
 B) LA LONGITUD DE PISTA
 C) CLEAR WAY
 D) A Y B SON CORRECTAS



- 83) EL ÁNGULO QUE FORMA EL VIENTO RELATIVO CON LA CUERDA DEL ALA, SE LLAMA:
- A) ÁNGULO DE ATAQUE
 B) ÁNGULO DE PLANO
 C) ÁNGULO DIEDRO
-
- 84) ¿CUÁL DE ESTAS CUALIDADES FÍSICAS CORRESPONDE AL AIRE?
- A) INCOMPRESIBLE
 B) BUEN CONDUCTOR DEL CALOR
 C) MAL CONDUCTOR DEL CALOR
-
- 85) LA PROPIEDAD DE UN AVIÓN, EN VIRTUD POR LA CUAL SE PRODUCEN FUERZAS QUE TIENDEN A ESTABLECERLO EN POSICIÓN INICIAL, CUANDO ESTAS VARÍAN SE DENOMINA:
- A) ESTABILIDAD
 B) EQUILIBRIO
 C) MANIOBRABILIDAD
-
- 86) SE DICE QUE SE OPERA CON CRITERIO DE PISTA COMPENSADA, CUÁNDO:
- A) LOS MANDOS DEL AVIÓN ESTÁN COMPENSADOS PARA LA MANIOBRA DE DESPEGUE
 B) LAS LONGITUDES DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE SON IGUALES
 C) LA DISTANCIA DE DESPEGUE ES IGUAL A LA DISTANCIA DE ACELERACIÓN - PARADA
-
- 87) ¿ES POSIBLE QUE UN AVIÓN DE ESTRUCTURA AERODINÁMICA CONVENCIONAL, SEA CAPAZ DE HACER UN VIRAJE DE 360° CON UN BANQUEO CONSTANTE DE 90°?
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 88) EL INTRADÓS EN UN PERFIL ALAR ESTA CONFORMADO POR:
- A) EL BORDE DE ATAQUE
 B) EL BORDE DE SALIDA
 C) LA SUPERFICIE INFERIOR
 D) A Y B SON CORRECTAS
-
- 89) EL GRADIENTE DE ASCENSO DE UN AVIÓN ES:
- A) INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA TRACCIÓN
 B) DIRECTAMENTE PROPORCIONAL A LA RESISTENCIA
 C) INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO
-
- 90) EL ÁNGULO FORMADO POR EL ALA Y EL PLANO HORIZONTAL, SE DEFINE CÓMO:
- A) ÁNGULO DE FLECHADO
 B) ÁNGULO DE ATAQUE
 C) ÁNGULO DIEDRO
-
- 91) ¿EL AIRE ES UN BUEN CONDUCTOR DEL CALOR?
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 92) EL FACTOR QUE NO INFLUYE EN LA SUSTENTACIÓN ES:
- A) SUPERFICIE ALAR
 B) COEFICIENTE DE SUSTENTACION
 C) VELOCIDAD
 D) ESTABILIZADOR VERTICAL
-
- 93) EL TEOREMA DE BERNOULLI ESTABLECE QUÉ:
- A) LA PRESIÓN DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE DISMINUYE AL DISMINUIR LA VELOCIDAD DEL AIRE
 B) TODA ACCIÓN PRODUCE UNA REACCIÓN DE IGUAL MAGNITUD EN SENTIDO OPUESTO
 C) LA VELOCIDAD Y LA PRESION SON INVERSAMENTE PROPORCIONALES
-
- 94) AL APLICAR LOS FLAPS PARA EL ATERRIZAJE, EL AVIÓN EXPERIMENTA LOS SIGUIENTES CAMBIOS:
- A) DISMINUYE EL ÁNGULO DE ATAQUE
 B) AUMENTA LA SUSTENTACIÓN
 C) DISMINUYE LA VELOCIDAD DE TOQUE
 D) A Y B SON CORRECTAS
-
- 95) CUÁNDO SE ATERRIZA EN CONDICIONES FUERTES DE VIENTO, LA VELOCIDAD DEBE SER INCREMENTADA UN POCO POR ENCIMA DE LO NORMAL
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 96) ¿LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DISMINUYE A MEDIDA QUE EL PESO AUMENTA?
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 97) DETRÁS DE UNA ONDA DE CHOQUE (COMPRESIBILIDAD) SE FORMA UNA ALTA PRESIÓN.
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 98) UNA AERONAVE PUEDE ENTRAR EN PÉRDIDA:
- A) SOLAMENTE DURANTE EL DESPEGUE
 B) EN CIERTA ACTITUD
 C) SOLAMENTE DURANTE EL ATERRIZAJE
 D) NUNCA
-
- 99) AQUELLOS ELEMENTOS QUE CONTRIBUYEN A INCREMENTAR LA SUSTENTACION SE DENOMINAN:
- A) SPOILERS
 B) DISPOSITIVOS HIPOSUSTENTADORES
 C) DISPOSITIVOS HIPERSUSTENADORES
 D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES

- 100) LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DE UNA AERONAVE AL BAJAR LOS FLAPS:
- A) AUMENTA
 B) DISMINUYE
 C) SE MANTIENE IGUAL
 D) A Y C SON CORRECTAS
-
- 101) PARA CONTRARRESTAR EL EFECTO DEL TORQUE EN UN AVIÓN MONOMOTOR CONVENCIONAL, UN PILOTO NORMALMENTE:
- A) APLICARÁ PRESIÓN EN EL PEDAL IZQUIERDO DURANTE EL CARRETEO DE DESPEGUE Y DURANTE EL ASCENSO A FULL POTENCIA
 B) APLICARÁ PRESIÓN EN EL PEDAL DERECHO MIENTRAS ESTÁ APROXIMÁNDOSE A UN DESCENSO DESDE UN VUELO RECTO Y NIVELADO
 C) APLICARÁ PRESIÓN EN EL PEDAL DERECHO DURANTE EL CARRETEO DE DESPEGUE Y MIENTRAS ESTA ASCIENDIENDO A FULL POTENCIA
-
- 102) DESPUÉS DEL DESPEGUE. ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES VELOCIDADES LE PERMITIRÁN AL PILOTO GANAR MAYOR ALTITUD POR ESPACIO VOLADO?
- A) VELOCIDAD PARA MEJOR RATA DE ASCENSO
 B) VELOCIDAD PARA MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO
 C) VELOCIDAD CRUCERO DE ASCENSO
-
- 103) CUANDO UN PILOTO DESEA EVITAR LAS ESTELAS TURBULENTAS QUE SE FORMAN DETRÁS DE LOS GRANDES AVIONES, DEBE SABER QUE ESTAS SE ENCUENTRAN:
- A) SOBRE LA SENDA DE VUELO DEL AVIÓN GRANDE
 B) SE DISIPARÁN EN EL TÉRMINO DE DOS (2) MINUTOS DESPUÉS DE QUE PASE EL AVIÓN GRANDE
 C) DEBAJO Y POR DETRÁS DE LA SENDA DE VUELO DEL AVIÓN GRANDE
-
- 104) ¿QUÉ CONDICIÓN AERODINÁMICA CAUSA QUE UN AVIÓN ENTRE EN UNA BARRENA?
- A) CUANDO LOS ALERONES PIERDEN SU EFECTIVIDAD DEBIDO A UNA DISMINUCIÓN DEL VIENTO RELATIVO Y EL AVIÓN EMPIEZA A GIRAR
 B) CUANDO LA FUERZA DE LADEO DEL TIMÓN HACE QUE EL AVIÓN DE VUELTAS Y EL LÍMITE DEL CENTRO DE GRAVEDAD ES EXCEDIDO
 C) CUANDO UN ALA ESTÁ PRODUCIENDO SUSTENTACIÓN EFECTIVA MIENTRAS QUE LA OTRA ALA ENTRA EN PÉRDIDA
-
- 105) LOS ALERONES PRODUCEN EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE:
- A) LONGITUDINAL
 B) VERTICAL
 C) VERTICAL Y LATERAL
-
- 106) AL AUMENTAR LA VELOCIDAD DE UN FLUIDO, PARA LOGRAR DISMINUCIÓN DE SU PRESIÓN SOBRE UN PERFIL AERODINÁMICO, SE LLAMA:
- A) EFECTO VÉNTURI
 B) EFECTO DE DESPLAZAMIENTO MÁSSICO
 C) EFECTO REYNOLDS
-
- 107) PARA AVIONES JET DE GRAN CAPACIDAD, EN CASO DE UN DESPEGUE CON CONDICIONES QUE LO LIMITEN POR ASCENSO EN EL 2° SEGMENTO EN CASO DE FALLA DE UN MOTOR ¿CUÁL SERÍA LA MEJOR CONFIGURACIÓN DE DESPEGUE?
- A) UTILIZAR LOS FLAPS CON SU MÁXIMA DEFLEXIÓN
 B) UTILIZAR LA CONFIGURACIÓN DE MÍNIMA DEFLEXIÓN DE FLAPS
 C) UTILIZAR FLAPS PARA DESPEGUE EN PISTA CORTA DESBALANCEADA
-
- 108) LOS ELEVADORES PRODUCEN EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE:
- A) LATERAL
 B) LONGITUDINAL
 C) VERTICAL
-
- 109) CUÁNDO AUMENTAMOS EL PESO BRUTO DE UNA AERONAVE, LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA:
- A) AUMENTA
 B) DISMINUYE
 C) SE MANTIENE IGUAL
-
- 110) ¿A QUÉ SE DEBE EL RUIDO CARACTERÍSTICO QUE PRODUCE EL CHORRO DE LAS TURBINAS ESPECIALMENTE CON ALTA POTENCIA?
- A) EL FLUJO TURBILLONARIO DE LA CORRIENTE DE AIRE GENERADA POR EL COMPRESOR
 B) A LA COMPRESIBILIDAD FORMADA EN LOS ALABES DE LA TURBINA
 C) AL CHOQUE DE LAS MOLÉCULAS DE AIRE CALIENTE DEL CHORRO CON LAS MENOS CALIENTES O FRÍAS DE LA ATMÓSFERA CIRCUNDANTE
-
- 111) UN ALA RECTANGULAR, EN COMPARACIÓN CON OTRO TIPO DE PLANO, TIENE LA TENDENCIA A ENTRAR EN PÉRDIDA PRIMERO EN:
- A) LA PUNTA DEL ALA
 B) LA RAÍZ DEL PLANO
 C) LA RAÍZ O EN LA PUNTA INDIFERENTEMENTE
-
- 112) TANTO LA SUSTENTACIÓN COMO LA RESISTENCIA, SE INCREMENTARÁN CUANDO UNA DE LAS SIGUIENTES SUPERFICIES ESTE EXTENDIDA:
- A) FLAPS
 B) FRENO DE PICADA
 C) ALERONES
-
- 113) EL PROPÓSITO PRINCIPAL DE LOS SPOILERS ES:
- A) DISMINUIR LA SUSTENTACIÓN DEL ALA
 B) AUMENTAR LA RESISTENCIA
 C) CAMBIAR LA CURVATURA O COMBADURA DEL ALA
-
- 114) UNA DE LAS PRINCIPALES FUNCIONES DE LOS FLAPS DURANTE LA APROXIMACIÓN Y EL ATERRIZAJE ES:
- A) DISMINUIR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD
 B) DISMINUIR LA SUSTENTACIÓN POR GENERAR MAYOR RESISTENCIA AL AVANCE
 C) INCREMENTAR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD

- 115) CUANDO SE EFECTÚA UN BANQUEO A LA DERECHA:
- A) SE SUBE EL ELEVADOR Y LOS ALERONES PERMANECEN ESTÁTICOS
- B) EL TIMÓN DIRECCIONAL SE MUEVE HACIA LA DERECHA IMPULSANDO LA COLA A LA IZQUIERDA Y LA NARIZ HACIA LA DERECHA
- C) SE BAJA EL ALERÓN IZQUIERDO MIENTRAS EL DERECHO SUBE
-
- 116) ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS SERÁ EL MÁS CORRECTO CON RESPECTO AL CONCEPTO DE SUSTENTACIÓN?
- A) UNA FUERZA QUE SE PRODUCE PERPENDICULARMENTE AL VIENTO RELATIVO
- B) UNA FUERZA PRODUCIDA PERPENDICULARMENTE AL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN
- C) UN DIFERENCIAL DE PRESIÓN QUE ACTÚA PERPENDICULARMENTE A LA CUERDA MEDIA DEL ALA Y DE SENTIDO OPUESTO A LA FUERZA DE GRAVEDAD TERRESTRE.
-
- 117) SI UN AVIÓN CON UN PESO BRUTO DE 2.000 LBS. , ESTUVIESE SUJETO A UNA CARGA TOTAL DE 6.000 LBS., EN VUELO, EL FACTOR DE CARGA SERÍA DE:
- A) 3 GRAVEDADES
- B) 12 GRAVEDADES
- C) 2 GRAVEDADES
-
- 118) SI UN AVIÓN ES AFECTADO POR EL EFECTO DE TIERRA (GROUND EFFECT)
- A) PRESENTARÁ MAYOR ESTABILIDAD Y UN CAMBIO DE NARIZ ABAJO MOMENTÁNEO
- B) SE PRODUCIRÁ MAYOR PRESIÓN ESTÁTICA Y POR LO CUAL UN AUMENTO EN LA VELOCIDAD INDICADA
- C) EXPERIMENTARÁ UN INCREMENTO EN LA RESISTENCIA INDUCIDA POR LO CUAL SE NECESITARA MÁS POTENCIA
-
- 119) LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL DEL AVIÓN, ES LA QUE PRESENTA ESTE ALREDEDOR DE SU :
- A) EJE LATERAL
- B) EJE VERTICAL
- C) EJE LONGITUDINAL
-
- 120) LA CARGA ALAR ES LA FUERZA APLICADA A LOS PLANOS DE UN AVIÓN, EN UN MOMENTO DADO Y SE OBTIENE:
- A) SUMANDO EL PESO DEL AVIÓN VACÍO
- B) MULTIPLICANDO POR EL PESO TOTAL DEL AVIÓN
- C) DIVIDIENDO LA SUPERFICIE TOTAL DE LOS PLANOS ENTRE EL PESO TOTAL DEL AVIÓN
-
- 121) ¿CUÁL ES LA FÓRMULA DE FACTOR DE CARGA EN UN VIRAJE?
- A) $1/\cos \alpha$
- B) $N=(VM/VSO)^2$ (LÉASE 2 COMO AL CUADRADO)
- C) $S=W/q.s.Cl \max$
-
- 122) ¿QUÉ CAMBIOS DEBEN SER EFECTUADOS EN EL CABEZEO DEL AVIÓN PARA MANTENER LA ALTITUD MIENTRAS LA VELOCIDAD DISMINUYE?
- A) DISMINUIR EL ÁNGULO DE ATAQUE PARA COMPENSAR EL AUMENTO DE RESISTENCIA.
- B) INCREMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE PARA COMPENSAR LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN
- C) MANTENER EL ÁNGULO DE ATAQUE CONSTANTE HASTA ALCANZAR LA VELOCIDAD DESEADA Y LUEGO INCREMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE
-
- 123) ¿POR QUÉ ES NECESARIO AUMENTAR LA PRESIÓN HACIA ATRÁS EN EL ELEVADOR PARA MANTENER LA ALTITUD EN UN VIRAJE?
- A) PARA COMPENSAR LA PÉRDIDA DE LA COMPONENTE VERTICAL DE SUSTENTACIÓN
- B) LA FUNCIÓN DEL RUDDER HA SIDO TRANSFERIDA AL ELEVADOR A MEDIDA QUE EL BANQUEO SE APROXIMA A 45°
- C) PARA MANTENER LA NARIZ DEL AVIÓN MOVIÉNDOSE EN LA DIRECCIÓN DEL VIRAJE
-
- 124) ¿CUÁL SERÍA EL ENUNCIADO CORRECTO EN LA RELACIÓN ESTABILIDAD-MANIOBRABILIDAD?
- A) A MAYOR MANIOBRABILIDAD, MAYOR ESTABILIDAD
- B) A MENOR ESTABILIDAD, MENOR MANIOBRABILIDAD
- C) A MENOR ESTABILIDAD, MAYOR MANIOBRABILIDAD.
-
- 125) PARA UN AVIÓN ESTABLE, LA DISTANCIA ENTRE EL C.G (CENTRO DE GRAVEDAD) Y EL C.A (CENTRO AERODINÁMICO) ESTABLECE QUE:
- A) MAYOR DISTANCIA, AVIÓN MÁS ESTABLE
- B) MENOR DISTANCIA, AVIÓN MÁS ESTABLE
- C) MENOR DISTANCIA, AVIÓN INESTABLE
-
- 126) LA GUIÑADA ADVERSA ES UN MOVIMIENTO PRODUCIDO EN EL EJE VERTICAL DEL AVIÓN QUE ACOMPAÑA A TODO VIRAJE, MOTIVADO :
- A) APLICAR PEDAL DEL LADO CONTRARIO
- B) HACER LA CORRECCIÓN CON ALERONES
- C) APLICAR PEDAL DEL MISMO LADO DEL VIRAJE
-
- 127) LAS CUATROS FUERZAS FUNDAMENTALES QUE ACTÚAN SOBRE EL AVIÓN EN VUELO SE PRESENTAN CUANDO:
- A) EL AVIÓN ESTA ACELERANDO EN EMPUJE Y LA RESISTENCIA SON IGUALES
- B) LAS CUATROS FUERZAS ESTÁN EN EQUILIBRIO DURANTE UN VUELO NO ACELERADO
- C) EN UN VUELO RECTO Y NIVELADO NO ACELERADO LAS CUATRO FUERZAS TIENEN IGUAL MAGNITUD
-
- 128) ¿CÓMO SE DETERMINA EL ÁREA DE UN ALA?
- A) MULTIPLICANDO LA ENVERGADURA POR LA CUERDA MEDIA
- B) SUMANDO LA ENVERGADURA POR LA CUERDA MEDIA
- C) MULTIPLICANDO LA ENVERGADURA POR EL 25% DE LA CUERDA

- 129) CON RESPECTO A LA RESISTENCIA, ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS ES CIERTO?
- A) A MENOR VELOCIDAD, LA RESISTENCIA PARÁSITA AUMENTA Y LA RESISTENCIA INDUCIDA DISMINUYE
- B) A MENOR VELOCIDAD, LA RESISTENCIA PARÁSITA AUMENTA Y LA RESISTENCIA INDUCIDA AUMENTA
- C) A MENOR VELOCIDAD, LA RESISTENCIA PARÁSITA DISMINUYE Y LA RESISTENCIA INDUCIDA AUMENTA
-
- 130) ¿EN FUNCIÓN DE QUÉ? DISMINUYE LA SUSTENTACIÓN AL INCLINAR UN AVIÓN EN UN VIRAJE (BANQUEO)
- A) LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR EL PLANO MÁS ALTO
- B) EN PROPORCIÓN AL COSENO DEL ÁNGULO DE BANQUEO
- C) EN PROPORCIÓN AL RADIO DE VIRAJE
-
- 131) DEBIDO AL EFECTO DE TIERRA. ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS ES CORRECTO?
- A) LA RESISTENCIA PARÁSITA DISMINUYE DEBIDO A QUE DISMINUYE EL DOWNWASH Y EL VÓRTICE DE PUNTA DE ALA.
- B) LA RESISTENCIA INDUCIDA AUMENTA DEBIDO A QUE DISMINUYE EL DOWNWASH Y EL VÓRTICE DE PUNTA DE ALA.E132
- C) LA RESISTENCIA INDUCIDA DISMINUYE DEBIDO A QUE DISMINUYE EL DOWNWASH Y EL VÓRTICE DE PUNTA DE ALA.
-
- 132) ¿SOBRE QUE EJE GIRA UN AVIÓN DURANTE UNA BARRENA?
- A) SOBRE EL EJE LATERAL
- B) SOBRE EL EJE LONGITUDINAL
- C) SOBRE EL EJE VERTICAL
-
- 133) ¿LA SUPERFICIE ALAR QUE SE ENCUENTRA DEBAJO DEL FUSELAJE, PRODUCE SUSTENTACIÓN?
- A) CIERTO
- B) FALSO
-
- 134) UN AVIÓN CON UNA FUERTE ESTABILIDAD DIRECCIONAL Y UNA DÉBIL ESTABILIDAD LATERAL ESTA PROPENSO A QUE TIPO DE EFECTO SECUNDARIO
- A) DUTCH ROLL
- B) INESTABILIDAD EN ESPIRAL
- C) DUTCH ROLL E INESTABILIDAD EN ESPIRAL
-
- 135) DE LAS CONDICIONES ABAJO MENCIONADAS, CON RESPECTO A LA ALTURA DE DENSIDAD ¿CUÁL ES LA PEOR CONDICIÓN PARA EL PERFORMANCE DEL AVIÓN?
- A) QUE SE ESTÉ OPERANDO A UNA BAJA ALTITUD DE DENSIDAD, Y EN UNA ATMÓSFERA FRÍA Y SECA
- B) QUE SE ESTÉ OPERANDO A UNA BAJA ALTITUD DE DENSIDAD, Y EN UNA ATMÓSFERA HÚMEDA
- C) QUE SE ESTÉ OPERANDO A UNA GRAN ALTITUD DE DENSIDAD, Y EN UNA ATMÓSFERA CALUROSA Y HÚMEDA
-
- 136) ¿CUÁL ES LA VELOCIDAD DE PLANEEO?
- A) AQUELLA QUE OFRECE LA MENOR RESISTENCIA PARÁSITA Y LA MENOR RESISTENCIA INDUCIDA.
- B) POR EL PUNTO DONDE LA RESISTENCIA PARÁSITA ES MENOR
- C) EL PUNTO DONDE LA RESISTENCIA INDUCIDA ES MENOR
-
- 137) CON RESPECTO AL ÁNGULO DE ATAQUE ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS ES CORRECTO?
- A) UN AVIÓN MENOS PESADO, ENTRARÁ EN PÉRDIDA A UN ÁNGULO DE ATAQUE MENOR
- B) UN AVIÓN MÁS PESADO ENTRARÁ EN PÉRDIDA, A UN ÁNGULO DE ATAQUE MENOR.
- C) UN AVIÓN ENTRA EN PÉRDIDA SIEMPRE A UN DETERMINADO ÁNGULO DE ATAQUE
-
- 138) LUEGO DEL DESPEGUE ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES VELOCIDADES PERMITE GANAR LA MAYOR ALTITUD EN UN CORTO PERÍODO DE TIEMPO?
- A) VELOCIDAD DE MAYOR RATA DE ASCENSO
- B) VELOCIDAD DE MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO
- C) VELOCIDAD DE ASCENSO EN RUTA
-
- 139) EL CIENTÍFICO FÍSICO QUE PUBLICO LA RELACIÓN DE PRESIÓN DE UN FLUIDO CON RELACIÓN A SU VELOCIDAD FUE:
- A) LILIENTHAL
- B) BERNOULLI
- C) WRIGHT
-
- 140) LAS SUPERFICIES AERODINÁMICAS RESPONSABLES DE PRODUCIR LA SUSTENTACIÓN EN UNA AERONAVE SON:
- A) LAS ALAS
- B) EL FUSELAJE
- C) EL EMPENAJE
-
- 141) ¿CUÁL DE LAS ASEVERACIONES ABAJO MENCIONADAS, CORRESPONDE AL CONCEPTO TERMODINÁMICO DE ENTALPÍA DE LA CORRIENTE DE AIRE?
- A) EL AUMENTO DE LA TENSIÓN DE VAPOR DE AGUA CON LA PRESIÓN
- B) LA SUMA DE LA ENERGÍA INTERNA MÁS LA ENERGÍA EXTERNA DEL AIRE
- C) LA PÉRDIDA DE VELOCIDAD DE LA CORRIENTE AL AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN POR CAMBIO DE LA GEOMETRÍA DEL ALA
-
- 142) LOS AVIONES SUPERSÓNICOS POSEEN DISEÑOS DE PERFILES ALARES PARTICULARES. SEÑALE CUÁL CORRESPONDE A ESTE TIPO DE AVIÓN:
- A) SIMÉTRICO
- B) ROMBOIDAL
- C) ASIMÉTRICO PLANO
-
- 143) ¿LA FUNCION PRINCIPAL DEL EMPENAJE ES PRODUCIR SUSTENTACION?
- A) CIERTO
- B) FALSO



- 144) A MEDIDA QUE AUMENTAMOS EL ÁNGULO DE ATAQUE DE UN ALA, MANTENIENDO FIJA LA VELOCIDAD, LA SUSTENTACIÓN:
- A) AUMENTA
 - B) DISMINUYE
 - C) SE MANTIENE CONSTANTE
-
- 145) LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL SON:
- A) FLAPS, ELEVADORES, ALERONES
 - B) ALERONES, ELEVADORES, RUDDER
 - C) RUDDER, ELEVADORES, SLATS
-
- 146) LOS ALERONES CONTROLAN EL MOVIMIENTO DEL AVIÓN EN EL EJE:
- A) LONGITUDINAL
 - B) LATERAL
 - C) VERTICAL
-
- 147) LOS COMPENSADORES SON PARA:
- A) AUMENTAR EL CL MÁXIMO
 - B) AUMENTAR LA VELOCIDAD DE RESPUESTA
 - C) DISMINUIR LA FUERZA QUE EJERCE EL PILOTO EN LOS COMANDOS
-
- 148) ¿QUÉ CONTROL SE UTILIZA EN LA CABINA DE MANDOS PARA ACCIONAR O MOVER EL RUDDER O TIMÓN DE DIRECCIÓN?
- A) LA RUEDA DEL COMPENSADOR
 - B) LOS MANDOS QUE CONTROLAN LOS MOVIMIENTOS SOBRE EL EJE TRANSVERSAL Y VERTICAL
 - C) LOS PEDALES
-
- 149) EL TORQUE ES LA REACCION AL MOVIMIENTO DE ROTACIÓN DE LA (S) HÉLICE (S)
- A) CIERTO
 - B) FALSO
-
- 150) ¿QUÉ ES EL ÁNGULO DE INCIDENCIA?
- A) EL ÁNGULO QUE FORMA EL ALA CON EL VIENTO RELATIVO
 - B) EL ÁNGULO QUE FORMA LA CUERDA DE LA NARIZ DEL ALA CON LA CUERDA DEL TIP
 - C) EL ÁNGULO QUE FORMA LA CUERDA DEL ALA CON EL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN
-
- 151) ¿SE GENERARÍA SUSTENTACIÓN EN UN PLANO ALAR EN LAS CONDICIONES ABAJO DESCRITAS?
- A) PERFIL SIMÉTRICO 2,5° DE ÁNGULO DE ATAQUE
 - B) PERFIL ASIMÉTRICO PLANO 0° ÁNGULO DE ATAQUE
 - C) PERFIL CÓNCAVO-CONVEXO 0° ÁNGULO DE ATAQUE
-
- 152) EN EL ASCENSO SE CONSIDERA QUE LA DIRECCIÓN DEL PESO ACTÚA:
- A) EN FORMA CORRECTAMENTE INVERSA A LA SUSTENTACIÓN
 - B) EN LA MISMA DIRECCIÓN DE LA SUSTENTACIÓN
 - C) EN DIRECCIÓN AL CENTRO DE LA TIERRA
-
- 153) ¿EN EL ATERRIZAJE LA CONVECCIÓN AUMENTA EL EFECTO TIERRA?
- A) CIERTO
 - B) FALSO
-
- 154) EL MOVIMIENTO DEL ALERÓN IZQUIERDO HACIA ARRIBA Y EL DERECHO HACIA ABAJO PRODUCE:
- A) BANQUEO IZQUIERDO
 - B) CABECEO
 - C) BANQUEO DERECHO
-
- 155) LOS ALERONES SE ENCUENTRAN UBICADOS EN EL ALA CERCA DEL ENCASTRE O FUSELAJE:
- A) CIERTO
 - B) FALSO
-
- 156) EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD O ELEVADORES PRODUCE:
- A) CABECEO NEGATIVO
 - B) CABECEO POSITIVO
 - C) ALABEO
-
- 157) EL MOVIMIENTO DEL RUDDER HACIA LA DERECHA:
- A) DESPLAZA LA COLA HACIA LA IZQUIERDA
 - B) DESPLAZA LA COLA HACIA LA DERECHA
 - C) DESPLAZA LA NARIZ HACIA LA IZQUIERDA
-
- 158) ¿QUÉ EFECTO SE PRODUCE AL PISAR EL PEDAL DERECHO?
- A) NARIZ A LA IZQUIERDA
 - B) COLA A LA DERECHA
 - C) COLA A LA IZQUIERDA
-
- 159) ¿EN EL DESPEGUE, LA CARRERA SE HACE MÁS CORTA CON EL USO DE LOS FLAPS?
- A) CIERTO
 - B) FALSO
-
- 160) LA HABILIDAD DE UN AVIÓN DE VOLVER A SU POSICIÓN NORMAL DE VUELO AL SOLTAR LOS COMANDOS SE LLAMA:
- A) EQUILIBRIO
 - B) ESTABILIDAD
 - C) BALANCE
-
- 161) LOS SPOILERS SON UTILIZADOS COMO AEROFRENOS:
- A) CIERTO
 - B) FALSO
-
- 162) UN CUERPO CAPAZ DE CREAR SUSTENTACIÓN EN BASE A LA REACCIÓN PRODUCIDA POR EL AIRE AL PASAR SOBRE SU SUPERFICIE, SE DENOMINA:
- A) ÁNGULO DIEDRO
 - B) ÁNGULO DE INCIDENCIA
 - C) PERFIL AERODINÁMICO



- 163) LOS VÓRTICES GENERADOS EN LAS PUNTAS DE ALAS, SE FORMAN POR EL FLUJO DEL AIRE DEL INTRADÓS, QUE TIENE UNA MAYOR PRESIÓN QUE LA CORRIENTE DEL EXTRADÓS:
- A) CIERTO
 B) FALSO
-
- 164) ¿QUÉ ELEMENTOS SE CONSIDERAN EN EL ALARGAMIENTO DE UN PLANO AERODINÁMICO?
- A) EL ESPESOR Y LA CUERDA
 B) EL ÁNGULO DIEDRO, Y EL ÁNGULO DE ATAQUE
 C) LA ENVERGADURA Y LA CUERDA
-
- 165) LA ECUACIÓN DE SUSTENTACIÓN VIENE DEFINIDA POR: (LEASE "D" COMO DENSIDAD)
- A) $L = 1/2 D \cdot V^2 \cdot C_L \cdot S$
 B) $L = 1/2 D \cdot C_L \cdot V \cdot S^2$
 C) $L = 1/2 D \cdot S \cdot C_D \cdot V^2$
-
- 166) IDENTIFIQUE EL TIPO DE ESTABILIDAD, SI EL AVIÓN PERMANECE EN LA NUEVA ACTITUD, HABIENDO NEUTRALIZADO LOS CONTROLES
- A) ESTABILIDAD ESTÁTICA LONGITUDINAL NEGATIVA
 B) ESTABILIDAD DINÁMICA LONGITUDINAL NEUTRAL
 C) ESTABILIDAD ESTÁTICA LONGITUDINAL NEUTRAL
-
- 167) ¿DE QUÉ DEPENDE LA VELOCIDAD DEL SONIDO HASTA UNA ALTURA DE 36.000 PIES?
- A) DE LA PRESIÓN Y TEMPERATURA
 B) DE LA VELOCIDAD DEL VIENTO RELATIVO, Y LA TEMPERATURA
 C) EXCLUSIVAMENTE DE LA TEMPERATURA
-
- 168) EN UN VUELO RECTO, NIVELADO Y ACELERANDO, SE VERIFICA QUÉ:
- A) EL PESO ES IGUAL A LA RESISTENCIA
 B) EL EMPUJE ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN
 C) EL EMPUJE ES MAYOR A LA RESISTENCIA
-
- 169) ¿QUE RELACIÓN EXISTE ENTRE LA TEMPERATURA DEL AIRE Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO?
- A) NINGUNA
 B) SON DIRECTAMENTE PROPORCIONALES
 C) SON INVERSAMENTE PROPORCIONALES
-
- 170) ¿CUÁL DE ESTOS ELEMENTOS CONTRIBUYE MÁS A LA ESTABILIDAD DIRECCIONAL?
- A) LAS ALAS CON FLECHA REGRESIVA
 B) EL FUSELAJE
 C) EL PLANO DE COLA VERTICAL
-
- 171) UN AVIÓN SUFRE UNA PERTURBACIÓN, E INICIA UNA SERIE DE MOVIMIENTOS OSCILATORIOS DE FRECUENCIA CONSTANTE ¿CUÁL ES SU ESTADO DE EQUILIBRIO?
- A) ESTABILIDAD ESTÁTICA NEGATIVA
 B) ESTABILIDAD DINÁMICA
 C) ESTABILIDAD DINÁMICA NEUTRA
-
- 172) ¿CUÁLES SON LOS COMPONENTES QUE ORIGINAN LA ESTELA TURBULENTO EN LOS AVIONES GRANDES?
- A) EL FLUJO DE AIRE PRODUCIDO POR LOS MOTORES
 B) LOS TORBELLINOS GENERADOS POR LAS PUNTAS DE LAS ALAS, CONSOLAS DE LOS MOTORES, PYLONS, BORDES DE FUGA DE LAS ALAS, Y OTROS.
 C) LAS ALTAS VELOCIDADES DE OPERACIÓN
-
- 173) ¿LAS SUPERFICIE QUE PERMITEN REALIZAR EL MOVIMIENTO DE ALABEO EN LA AERONAVE SE LLAMAN?
- A) LOS FLAPS
 B) LOS SPOILERS
 C) LOS ALERONES
-
- 174) LA RESISTENCIA QUE AUMENTA AL CUADRADO DE LA VELOCIDAD SE LLAMA:
- A) LA INDUCIDA
 B) DE CONTACTO
 C) PARÁSITA
-
- 175) LA SUSTENTACIÓN ES UNA FUERZA OPUESTA A LA:
- A) GRAVEDAD
 B) EMPUJE
 C) TRACCIÓN
-
- 176) ¿CUÁLES SON LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL?:
- A) ALERONES
 B) RUDDER
 C) ELEVADORES
 D) TODAS LAS ANTERIORES
-
- 177) ¿CÓMO SE LLAMA LA SUPERFICIE CAPAZ DE CREAR MAYOR SUSTENTACIÓN:
- A) LOS ALERONES
 B) LOS FLAPS
 C) LOS COMPENSADORES
-
- 178) ¿EN QUÉ EJE SE APOYA LA AERONAVE PARA REALIZAR EL MOVIMIENTO DE GUIÑADA?
- A) LONGITUDINAL
 B) VERTICAL
 C) TRANSVERSAL
-
- 179) ¿EN QUÉ CONDICIÓN LAS DIFERENTES FUERZAS QUE ACTÚAN EN UNA AERONAVE EN VUELO SON IGUALES?
- A) CUANDO LA AERONAVE VUELA NIVELADO
 B) CUANDO VUELA A UNA VELOCIDAD CONSTANTE
 C) EN VUELO RECTO NIVELADO NO ACELERADO (INCLUYENDO EFECTOS DE FENÓMENOS ATMOSFÉRICOS)
 D) NUNCA
-
- 180) LA CARACTERÍSTICA DE UNA AERONAVE DE RETORNAR A SU POSICIÓN INICIAL CUANDO UNA FUERZA HA CAMBIADO SU LÍNEA DE VUELO, SE DENOMINA:
- A) ESTABILIDAD NEUTRA
 B) INESTABILIDAD
 C) ESTABILIDAD POSITIVA

- 181) SEGÚN EL TEOREMA DE BERNOULLI APLICADO A LOS PERFILES AERODINÁMICOS. ¿CUÁL ES LA RELACIÓN VELOCIDAD - PRESIÓN?
- A) A MAYOR VELOCIDAD MAYOR PRESIÓN
 B) A MENOR VELOCIDAD MENOR PRESIÓN
 C) A MENOR VELOCIDAD MAYOR PRESIÓN
-
- 182) ¿CÓMO SE GENERAN LOS TORBELLINOS DE PUNTA DE ALA?
- A) POR EL DESPLAZAMIENTO DEL AIRE POR EL INTRADÓS
 B) POR EL DESPLAZAMIENTO DEL AIRE POR EL EXTRDÓS
 C) POR EL DESPLAZAMIENTO DE MAYOR PRESIÓN DEBAJO DEL ALA A LA ZONA DE MENOR PRESIÓN POR ENCIMA DEL ALA
-
- 183) LA CAPA LÍMITE PUEDE SER:
- A) LAMINAR
 B) TURBULENTA
 C) INFINITA
 D) A Y B SON CORRECTAS
-
- 184) EN UN PERFIL ALAR SE PUEDE DECIR QUE LA SUSTENTACIÓN ES UNA FUERZA QUE ACTÚA PERPENDICULARMENTE AL:
- A) EJE LATERAL
 B) CENTRO DE PRESIÓN
 C) VIENTO RELATIVO
-
- 185) ¿DÓNDE DEBE ESTAR EL PUNTO DE TRANSICIÓN DE LA CAPA LÍMITE?
- A) LO MÁS LEJANO POSIBLE DEL BORDE DE ATAQUE
 B) LO MÁS CERCA POSIBLE DEL BORDE DE ATAQUE
 C) SOBRE EL BORDE DE ATAQUE
-
- 186) ¿CÓMO SE CONOCE LA SIGUIENTE EXPRESIÓN (VS X 1.3)?
- A) VELOCIDAD DE SEGURIDAD
 B) VELOCIDAD DE PÉRDIDA
 C) VELOCIDAD DE APROXIMACION
-
- 187) ¿QUÉ SE CONOCE COMO CONDICIÓN DE VUEO EN EQUILIBRIO AERODINAMICO?
- A) CUANDO LA FUERZA DE EMPUJE ES IGUAL A LA RESISTENCIA Y DESIGUALES A LAS OTRAS FUERZAS
 B) CUANDO LA GRAVEDAD ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN Y DESIGUAL A LAS OTRAS FUERZAS
 C) CUANDO LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO Y LA RESISTENCIA ES IGUAL AL EMPUJE
-
- 188) ¿QUÉ ES EL FLUJO LAMINAR?
- A) ES EL FLUJO CURRENTILÍNEO DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE TURBULENTA.
 B) ES EL FLUJO DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE CON MUCHA TURBULENCIA.
 C) ES EL FLUJO EN CAPAS PARALELAS DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE CON MUY POCAS TURBULENCIAS.
-
- 189) ¿QUÉ ES CENTRO DE PRESIÓN?
- A) ES EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODAS LAS FUERZAS AERODINAMICAS.
 B) ES EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODOS LOS PESOS DE UNA AERONAVE.
 C) ES EL PUNTO EQUIDISTANTE ENTRE LA CUERDA DEL ALA Y EL ÁNGULO DE ATAQUE.
-
- 190) ¿QUÉ ES FRICCIÓN DE RECUBRIMIENTO?
- A) ES EL ROCE PRODUCIDO POR LA FRICCIÓN DEL AIRE Y UN PERFIL AERODINÁMICO.
 B) ES EL ROCE PRODUCIDO ENTRE LAS PARTES EXTRADAS DEL PERFIL AERODINÁMICO
 C) ES LA RESISTENCIA AL AVANCE QUE RESULTA DE LA VISCOSIDAD DEL AIRE AL PASAR SOBRE LA SUPERFICIE DE LA AERONAVE
-
- 191) ¿SOBRE CUAL EJE ACTUA LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL?
- A) SOBRE EL EJE VERTICAL
 B) SOBRE EL EJE LONGITUDINAL
 C) SOBRE EL EJE TRANSVERSAL
-
- 192) ¿QUÉ ES ÁNGULO DE PALA?
- A) ES EL ÁNGULO AGUDO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA DE UNA HÉLICE Y SU PLANO DE ROTACION
 B) ES EL ÁNGULO GRAVE ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL Y LA CUERDA DEL PLANO DE LA HÉLICE
 C) ES LA RELACIÓN DE PALAS EN UNA HÉLICE DE PASO VARIABLE
-
- 193) EL GRUPO MOTO-PROPULSOR, CONSTA DE:
- A) TREN DE ATERRIZAJE Y MOTOR
 B) MOTOR Y HÉLICE
 C) MOTOR Y ALA
-
- 194) A TRAVÉS DEL EJE LONGITUDINAL ,SE EFECTÚA EL:
- A) ALABEO
 B) CABECEO
 C) GUIÑADA
-
- 195) LA DISTANCIA DE UNA PUNTA A OTRA DEL ALA, SE LLAMA:
- A) COMBADURA
 B) FLECHA
 C) ENVERGADURA

- 196) LA SUMA DE LA RESISTENCIA PARÁSITA E INDUCIDA SE DENOMINA:
- A) RESISTENCIA AL CUADRADO
 B) RESISTENCIA TOTAL
 C) RESISTENCIA NULA
-
- 197) GENERALMENTE EL TEOREMA DE BERNOULLI ES DEMOSTRADO A TRAVÉS DE:
- A) TUBO DE ENSAYO
 B) UN TÚNEL DE VIENTO
 C) UN TUBO VÉNTURI
-
- 198) ¿CÓMO SE DENOMINA LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR LOS TORBELLINOS EN LA PUNTA DEL ALA?
- A) RESISTENCIA INDUCIDA
 B) RESISTENCIA PARÁSITA
 C) RESISTENCIA DE FORMA
-
- 199) SUPERFICIES ABISAGRADAS CON MOVIMIENTO OPUESTOS :
- A) SLAT
 B) ALERONES
 C) FLAP
-
- 200) ¿QUÉ SIGNIFICA STALL?
- A) LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN POR DESPRENDIMIENTO DE LA CAPA LÍMITE
 B) UN VIRAJE COORDINADO
 C) UN ASCENSO SOSTENIDO
-
- 201) ¿LA FUNCIÓN DEL RUDDER ES?
- A) CONTROLAR EL RUMBO DEL AVIÓN
 B) CONTROLAR EL CABECEO
 C) NINGUNA DE LAS ANTERIORES
-
- 202) ALGUNOS AVIONES UTILIZAN, TURBINAS CON ENTRADA DE GEOMETRÍA VARIABLE ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE ESE SISTEMA?
- A) AHORRO DE COMBUSTIBLE PARA REGIMENES DE VUELO EN CRUCERO
 B) DESACELERAR LA CORRIENTE SUPERSÓNICA A SUBSÓNICA, ANTES DEL COMPRESOR
 C) DISMINUIR LA INGESTIÓN DE OBJETOS O PARTÍCULAS EXTRAÑAS, EVITANDO EL DAÑO EN LOS ÁLABES DEL COMPRESOR Y TURBINA
-
- 203) LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL DE UN AVIÓN GIRA:
- A) ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL
 B) ALREDEDOR DEL EJE TRANSVERSAL
 C) ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL
-
- 204) EL SPOILER TIENE COMO FUNCIÓN PRINCIPAL:
- A) FRENO AERODINÁMICO
 B) REDUCIR LA SUSTENTACION
 C) DISPOSITIVO HIPER SUSTENTADOR
 D) A Y B SON CORRECTAS
-
- 205) UN MOTOR COLOCADO EN LA PARTE DELANTERA DE UNA AERONAVE SE DENOMINA:
- A) MOTOR IMPULSOR
 B) MOTOR TRACTOR
 C) MOTOR PISTÓN
-
- 206) SUPERFICIES DE CONTROL PRIMARIAS:
- A) ALERÓN, FLAPS, SLAT
 B) RUDDER, ELEVADOR, ALERONES
 C) RUDDER, ELEVADOR, SPOILER
-
- 207) LA VELOCIDAD V1 SE DENOMINA:
- A) VELOCIDAD DE SEGURIDAD
 B) VELOCIDAD DE ROTACIÓN
 C) VELOCIDAD DE DECISIÓN
-
- 208) UN MOTOR COLOCADO EN LA PARTE POSTERIOR DE UNA AERONAVE SERA UN:
- A) MOTOR IMPULSOR
 B) MOTOR TRACTOR
 C) MOTOR PISTÓN
-
- 209) SI GIRAMOS EL COMANDO O BASTÓN A LA DERECHA:
- A) BAJA EL ALERÓN DERECHO Y SUBE EL IZQUIERDO
 B) SE MUEVE EL RUDDER ES ESA DIRECCIÓN
 C) BAJA EL ALERÓN IZQUIERDO Y SUBE EL DERECHO
-
- 210) LA SUSTENTACIÓN SE BASA EN :
- A) EL ÁNGULO DE ATAQUE
 B) LA DIFERENCIA DE PRESIONES
 C) LA RESISTENCIA ALAR
-
- 211) EL CENTRO DE PRESIÓN ES:
- A) EL PUNTO DONDE SE ENCUENTRA APLICADO EL PESO
 B) EL PUNTO DONDE SE ENCUENTRAN APLICADAS TODAS LAS FUERZAS AERODINAMICAS
 C) EL PUNTO NEUTRO
-
- 212) LÍNEA RECTA QUE UNE AL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE SALIDA:
- A) CUERDA
 B) FLECHA
 C) ENVERGADURA
-
- 213) EL GRUPO SUSTENTADOR, ESTÁ FORMADO POR:
- A) EL TREN DE ATERRIZAJE
 B) EL ELEVADOR
 C) LOS PLANOS



214) ¿CÓMO SE DENOMINAN, LOS PLANOS CON ELEMENTOS ESTRUCTURALES EXTERNOS?

- A) CANTILEVER
- B) CON MONTANTES
- C) DIEDRO

215) LOS ALERONES SE PUEDEN DEFINIR CÓMO:

- A) LAS SUPERFICIES SECUNDARIAS DE CONTROL CON MOVIMIENTOS OPUESTOS
- B) LAS SUPERFICIES SECUNDARIAS DE CONTROL CON MOVIMIENTOS SIMÉTRICOS
- C) LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL CON MOVIMIENTOS OPUESTOS

216) EL GRUPO EMPENAJE, ESTÁ FORMADO POR :

- A) ESTABILIZADOR HORIZONTAL Y TIMÓN DE PROFUNDIDAD
- B) SUPERFICIES FIJAS, TIMONES DE DIRECCIÓN, Y DE PROFUNDIDAD, COMPENSADORES
- C) COMPENSADOR, ELEVADOR, SLAT, FLAP

217) EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD GOBIERNA LOS MOVIMIENTOS DEL AVIÓN:

- A) ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL
- B) ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL
- C) ALREDEDOR DEL EJE TRANSVERSAL

218) LA ESTABILIDAD LATERAL DE UN AVIÓN GIRA:

- A) ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL
- B) ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL
- C) ALREDEDOR DEL EJE TRANSVERSAL

219) EL FACTOR DE CARGA VIENE DADO POR:

- A) SUSTENTACIÓN / PESO
- B) PESO / SUSTENTACIÓN
- C) VELOCIDAD REAL / VELOCIDAD DEL SONIDO

220) TENDENCIA DE UN CUERPO A REGRESAR A SU POSICIÓN ORIGINAL, SE DENOMINA :

- A) ESTABILIDAD NEUTRA
- B) ESTABILIDAD POSITIVA
- C) ESTABILIDAD NEGATIVA

221) AL PRESIONAR EL PEDAL DERECHO:

- A) EL ALERÓN IZQUIERDO BAJA Y EL DERECHO SUBE
- B) AMBOS BAJAN
- C) EL RÚDDER SE MUEVE EN ESA DIRECCIÓN